JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 5

Samochód

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnego automobilizmu sportowego, komunikacyjnego i transportowego

TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska T. A. w Poznaniu

4. listopada 1928

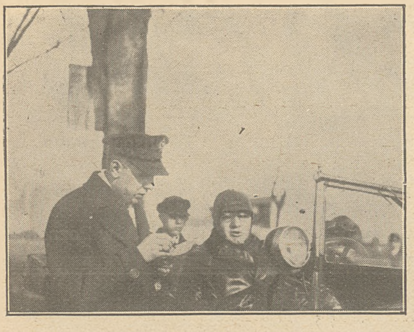
W pogoni za „lisem"



Sprytny „lis" nie mało przyczynił kłopotu uczestnikom niedzielnej zabawy Automobilklubu Wielkopolskiego. Na skrzyżowaniach dróg goniący, badając ślady, naprόżno naradzają się i łamią sobie głowę nad obraniem właściwego kierunku pogoni — lis jest nieuchwytny.

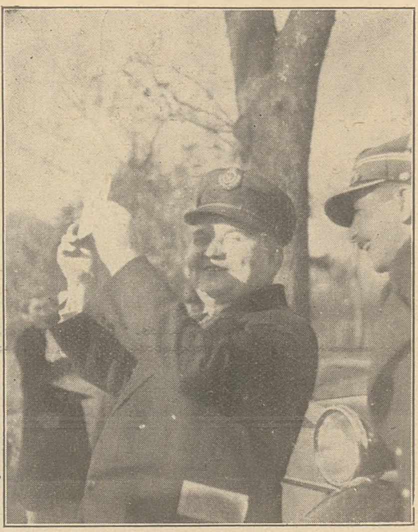
Fot. „Samochód"

W pogoni za „lisem"





U góry: Starter p. Henryk Linke, wypuszcza maszyny w pogoń, udzielając objaśnień. — Niżej: Zgromadzone za Dębcem na szosie samochody oczekują kolejnego startu.
Fot. Samochód"



Niektórzy zawodnicy nadarmo starają się odkryć tajemnicę kryjówki lisa, podglądając koperty pod światło.
Fot. „Samochód"

W niedzielę, dnia 28 października r. b. odbyła się pod Poznaniem, tak zw. „jazda za lisem", zorganizowana przez Automobilklub Wielkopolski. „Rally Paper" nazywa się taki bieg po angielsku. Jest on „wynalazkiem" angielskim i odbywa się następująco: O oznaczonej godzinie wszyscy uczestnicy biegu zbierają się na starcie, skąd już znacznie wcześniej wyjechał również komandor-lis, który na całej swej drodze, na wszystkich skrzyżowaniach, znaczy papierkami, lub farbą kierunek obranej przez niego trasy. Zadaniem uczestników, startujących w krótkich odstępach czasu, jest odszukanie kryjówki lisa. Nie byłoby w tem nic trudnego, gdyby nie wicekomandor, który wyrusza wkrótce po komandorze i na skrzyżowaniach dróg myli trasę, znacząc tam ślady fałszywe. Jak zwykle w każdej imprezie sportowej, każdy samochód otrzymuje komisarza sportowego, w którego rękach spoczywa zapieczętowana koperta, zawierająca kartkę, oznaczającą miejsce pobytu — kryjówkę lisa. Kopertę tę wolno jednak otworzyć dopiero wtedy, kiedy minął czas przeznaczony na odszukanie lisa.

Jazda za lisem Automobilklubu Wielkopolskiego udała się jak najlepiej, dzięki licznemu udziałowi członków klubu. Na starcie na Dębcu stawiło się 16-tu uczestników, którzy wyruszyli o godzinie 11-tej przed południem w dwu-minutowych odstępach, w następującym porządku:

1) p. Czerwiński — samochód Mathis,
2) p. Podczaska — samochód Ford,
3) p. płk. Bogdanowicz — samochód Tatra,
4) p. Siciński — samochód Graham-Paige,
5) p. Zagórski — samochód Ford,
6) p. Lund — samochód Fiat,
7) p. Kwiatkowski — samochód Chenard Walker,
8) p. Bernhard — samochód Voisin,
9) p. Szułczyński — samochód F. N.,
10) p. Hanelt — samochód Austro-Daimler,
11) p. Jankowski — samochód Fiat,
12) p. Bielajew — samoch. Austro-Daimler,
13) p. Stachowski — samochód Steyr,
14) p. Hozakowski — samochód Fiat,
15) p. Ratajczak — samochód Buick,
16) p. Markowski — samochód Tatra.

Już krótko po starcie uczestnicy wpadli w kłopoty, komandor lis bowiem, p. inżynier Maćkowiak, kluczył z prawdziwą lisią chytrością, wodząc cały pościg po okolicznych szosach, drogach i dróżkach. Reszty dokonał wicekomandor p. płk. Suszyński, który z niezwykłą gorliwością, nie opuszczając żadnej okazji, wyprowadzał prześladowców — w pole. To też niebawem cała okolica zaroiła się od samochodów, myszkujących za lisem, z większem lub mniejszem powodzeniem, przyczem niektórzy w zapale swym dotarli aż do Buku, Kościana, Grodziska, Śremu — a byli podobno i tacy, którzy gdzieś, w odludnych okolicach, przeprawiali się promem przez Wartę. Każdy radził sobie jak mógł. Jedni skrupulatnie dążyli za śladami, podczas gdy drudzy ułatwiali sobie sprawę, jadąc trop w trop za swymi poprzednikami, ten i ów zaś przeprowadzał regularne śledztwo wśród okolicznych włościan. Jak się później okazało trasa prowadziła przez Żabikowo, Stęszew, Czempin i Mosinę do Puszczykówka, razem około 60 km.

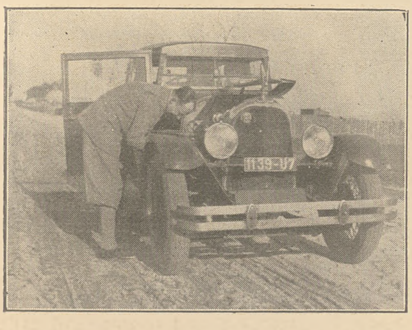


Zwycięzca w pogoni za lisem — „Buick" p. Ratajczaka. Na zdjęciu widzimy komandora-lisa p. dyr. Maćkowiaka, p. Ratajczakową, p. Ratajczaka i piękną nagrodę, ustawioną na masce samochodu.
Fot. „Samochód"



Nowoobrany zarząd Automobilklubu Wielkopolski. Od lewej do prawej siedzą: pp. Swinarski Wiesław, Głowiński Stefan, hr. Łącki Stanisław, dr. Rola-Szadkowski Leonard, hr. Szołdrski Wiktor, radca inżynier Trampler Józef. Stoją: inż. Maćkowiak Wiktor, pplk. Suszyński Witold, Urbański Stanisław, Linke Henryk. Fot. „Samochód"

Poza organizacją biegu, funkcjonującą nader sprawnie, dopisała przedewszystkiem pogoda. Od samego rana przygrzewało słońce, jak za najlepszych dni letnich. Słońce świeciło przy starcie, słońce przez cały czas biegu nie spuszczało nas z oka i słońce żegnało uczestników jazdy, opuszczających po ukoń-



Pech na drodze. „Voisin" p. Bernharda kaprysi. Fot. „Samochód"

czeniu biegu Puszczykówko. Wogóle słońce zapomniało, że mamy październik. Snać i słońce należy do sympatyków Automobilklubu Wielkopolskiego, albo też — co zgoła nie jest wykluczone — chytry lis przed wyjazdem zakradł się do obserwatorjum meteorologicznego i pomylił kartotekę, zamieniając październik na sierpień.

Kryjówkę lisa, która jak już wspomnieliśmy znajdowała się w Puszczykówku, pierwszy odkrył p. Ratajczak. Poszczególni zawodnicy przybyli w czasach następujących:

p. Ratajczak	— w czasie	1	godz.	20	min.
p. Kwiatkowski	— „	„	1	„	28	„
p. Zagórski	— „	„	1	„	40	„
p. Markowski	— „	„	1	„	54	„
p. Hozakowski	— „	„	2	„	12	„
p. Siciński	— „	„	2	„	20	„
p. Stachowski	— „	„	2	„	21	„
p. Bernhard	— „	„	2	„	37	„
p. Podczaska	— „	„	2	„	45	„
p. płk. Bogdanowicz	„	„	2	„	46	„
p. Szułczyński	— „	„	3	„	1	„

Wobec tego przyznano nagrodę p. Ratajczakowi. Najlepszy czas przebycia całej trasy za lisem osiągnął p. Markowski na samochodzie Tatra.

Na zakończeniu biegu wszyscy uczestnicy zebrali się w kryjówce komandora lisa, restauracji p. Morawskiego w Puszczykówku. Spożyto tam wspólny obiad, poczem już każdy na własną rękę wracał do miasta.

Jazda za lisem była niewątpliwie jedną z najmilszych imprez Automobilklubu Wielkopolskiego w roku bieżącym i zakończyła bardzo udatnie ruchliwy sezon sportowy tej organizacji. *A. C.*

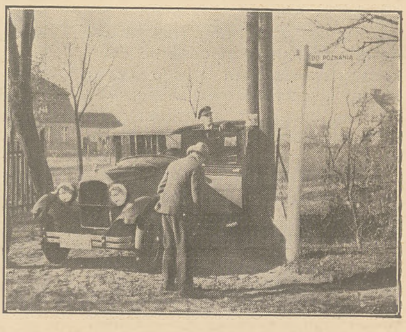
Miło nam złożyć na tem miejscu podziękowanie panu Zagórskiemu, właścicielowi firmy „J. Zagórski" (Poznań, Ogrodowa 17), który w dniu gonitwy oddał łaskawie do dyspozycji naszej redakcji piękny samochód „Paige". *Redakcja.*

Walne Zebranie Automobilklubu Wielkopolski

Na sobotę, 27 października godz. 6-tą wieczorem zwołał Automobilklub Wielkopolski do Bazaru swoje roczne Walne Zebranie. Zebranie zagaił i zarazem przewodniczył prezes klubu p. Stanisław hr. Łącki z Posadowa. Na zebraniu było reprezentowanych 95 członków.

Sprawozdanie z działalności Zarządu i Komisji Sportowej wygłosił wiceprezes p. Głowiński. Między innemi sprawami podniósł on w sprawozdaniu życzliwe odnoszenie się władz i urzędów oraz wojska do działalności A. W. Również praca międzyklubowa, a w szczególności z Automobilklubem Polski, była dość żywa. Główny nacisk położono na rozbudowę organizacji oraz stosunek do A. P. Ze spraw wewnętrzno-klubowych poruszono sprawę Oddziału Bydgoskiego i usiłowania niektórych członków w Bydgoszczy w kierunku utworzenia samodzielnego klubu, oraz sprawę urządzenia w 1929 roku osobnej wystawy automobilowej.

Z działalności Komisji Sportowej podano, że w roku sprawozdawczym urządzono 3 imprezy sportowe: Jazdę za lisem, Rajd Poznańsko-Kaszubski i Wyścig Płaski. Pozatem zorganizowano 5 wycieczek, w tem jedną zagraniczną do Piły. Prócz tego A. W. brał udział w 2 imprezach, zorganizowanych przez inne kluby automobilowe w Polsce. Przy końcu marca przejęto na terenie województw Pomorskiego i Poznańskiego organizację między-



Badanie śladów lisa na rozstajnych drogach. Fot. „Samochód"

narodowego rajdu motocyklowego, urządzonego przez A. D. A. C. — Na rok przyszły z okazji Powszechnej Wystawy Krajowej przewidziano:

27. lipca — Narodowy Raid Gwiaździsty do Poznania.
28. lipca — Wyścigi samochodowe.
9. września — Korso Kwiatowe i Gymkhana.

(Dokończenie na str. 11-tej.)



Po dorocznym bankiecie Automobilklubu dokonano pamiątkowego zdjęcia. Siedzą (od lewej ku prawej) pp.: Dr. Haas, kom. pol. państw., Szulczyński, major Szadkowski, Jankowski, Hozakowski, Mizgalski, dyr. Miejskiego Urzędu Policyjnego, hr. Szołdrski, hr. Łącki, konsul francuski Fiez Vandal, Sierszyński, Tomaszewski, Kwiatkowski, Hanelt, inż. radca Trampler, star. Czochron. Stoją: inż. Piątkowski, Linke, plk. Klobukowski, Skibiński, Stachowski, Swinarski, Markowski, Scholz, Matuszewski, Bittner, Zawodny, Bernhard, Lange, dr. Rola-Szadkowski, Lund, Głowiński, Szymanowski, Czerwiński, Wentzel, Radomski, Szczepański, Przybecki, Kotliński, Broniarz, Siciński, Taczanowski, hr. Michałowski. Fot. „Samochód"

Ruch uliczny w Stolicy

Warszawa, październik 1928.

Jazzband trąbek samochodowych... — dudnienie i dzwonki tramwajów, migocące i jarzące się reklamy świetlne.

Z przyjemnością stwierdzić trzeba, że przez lato ostatnie Warszawa zmieniła się znacznie, i to na lepsze.

Poznikały prawie zupełnie bruki drewniane i „kocie łby", wszystkie niemal ulice śródmieścia pokryte są gładką, lśniącą, wypolerowaną przez ruch powłoką asfaltową.

Ruch ogromny, doskonale uregulowany przez energiczną i sprężystą policję. Stojący na wysepkach posterunkowi lekkiemi ruchami białych pałeczek powstrzymują lub przepuszczają sznury pojazdów. Nawiasem dodać można, że wśród policjantów bardzo jest dużo Poznańczyków, którzy głównie pełnią służbę na najważniejszych posterunkach o największym ruchu kołowym.

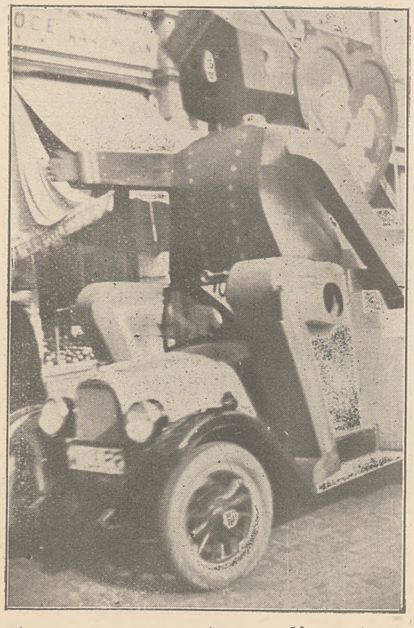
Karność w ruchu ulicznym zadowalająca, prawdopodobnie dzięki zaprowadzonym swego czasu karom doraźnym. W Warszawie bowiem każdy policjant ma przy sobie bloczek z kuponami karnemi, różnokolorowemi: — żółte — 1 zł — za zaśmiecenie ulic, wskakiwanie lub wyskakiwanie z tramwajów w biegu, przechodzenie przez jezdnię w punktach niedozwolonych; zielone — 2 zł — za nieprzepisową jazdę (lewą stroną jezdni) i t. d. W razie jakiegoś przekroczenia ściąga policjant karę natychmiast na ulicy, wręczając wzamian jako kwit odpowiedni kupon.



Nowe autobusy oddają miastu wielkie usługi.

Fot. „Samochód"

Wskutek tego ulice Warszawy są obecnie równie czyste, jeżeli nie czystsze, niż poznańskie. Z tego też zapewne powodu ruch uliczny odbywa się składnie i w porządku, nikomu nie przychodzi na myśl zjeżdżać zupełnie na lewo lub stawać przy chodniku po fałszywej stronie jezdni. Bardzo praktycznem urządzeniem jest także przepisana przez policję lampka przy zegarze taksometrowym u dorożek samochodowych, którą obowiązkowo posiadać musi każda taksówka.



Miasto roi się od pomysłowych reklam, ustawionych na samochodach.

Fot. „Samochód"

Na większych i ruchliwszych placach zastosowany jest ruch okrężny („giration"), nawet tak wielki plac Saski objeżdżany być musi dokoła. Wymagane i surowo przestrzegane jest także objeżdżanie prawą stroną policjantów, wysepek i słupów, znajdujących się pośrodku jezdni. Ruch kołowy stolicy jest imponujący i wzrasta z dniem każdym; pojazdów mechanicznych jest obecnie na terenie miasta Warszawy około 7 000, z tego samych taksówek 2 200.

Na skrzyżowaniu Marszałkowskiej z Jerozolimską ruchem kołowym kieruje znajdujący się na drewnianej trybunie policjant, za pomocą czerwonych i zielonych świateł sygnalizacyjnych, a wielki dzwonek elektryczny o donośnym głosie daje znak przygotowawczy przy przejściu od jednego sygnału do drugiego, zastępując używane w tym samym celu w U. S. A. i Niemczech światło żółte.

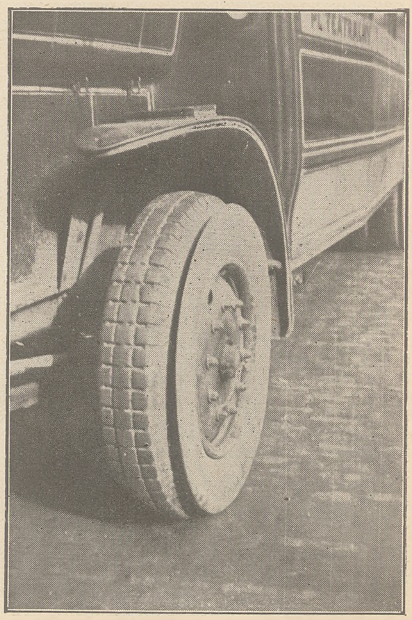
Gdy przejazd dla Marszałkowskiej zostaje zamknięty, to w ruchliwszych godzinach wieczornych zator pojazdów, stojących w trzech szeregach, sięga z jednej strony aż poza Nowogrodzką, w drugim zaś kierunku aż do Chmielnej.

Wśród mknących szybko, zwykle przepełnionych, czerwonych tramwajów, wyróżniają się świeżo puszczone w ruch nowe, wielkie wagony o 28 miejscach siedzących, całe metalowe, zupełnie oszklone, o dużych oknach, zbudowane na wzór tramwajów New Yorku w „Fabryce Wagonów Gdańsk". Rzucają się one mile w oczy brakiem jakiejkolwiek reklamy nazewnątrz i wewnątrz, natomiast na ścianach między oknami umieszczone są w nich, na wzór pullmanowskich wagonów kolejowych, ładne fotografje z piękniejszych okolic Polski i widoki głównych miast naszych. Zastanowićby się należało, czy i w tramwajach poznańskich, zwłaszcza wobec zbliżającej się P. W. K., nie byłoby wskazanem wprowadzić ten kulturalny i estetyczny zwyczaj?!

Na skrzyżowaniu Jerozolimskiej i Brackiej reguluje ruch 2 posterunkowych, stojących w wylotach tej ostatniej ulicy, przyczem jeden z nich daje sygnały gwizdkiem.

Ożywienie, zwłaszcza w popołudniowej porze, jest tu ogromne, przechodzi tędy bowiem cały ruch ciężarowy. Wozom ciężarowym nie wolno bezwzględnie jeździć ul. Marszałkowską i Nowym Światem; to też toczą się wśród ustawicznego przystawania, skokami po kilka metrów, wolniej niekiedy, niż piesi. Zgęszczone zatory sięgają aż po Chmielną i dalej.

Tędy przebiegają też autobusy linji „A", łączącej pl. Teatralny z pl. Zbawiciela przez nieposiadające komunikacji tramwajowej ulice. Czerwone, duże autobusy, typu używanego w Paryżu, z tylną otwartą platformą, marki „Somna", wyposażone w motor o sile 50 KM., mogące pomieścić około 50 osób, chodzą bardzo gęsto, choć nie tak szybko i zwinnie, jak zielone mniejsze „Scémia" lub ogromne „Renault'y" poznańskie. Autobusy warszawskie mają ciekawe urządzenie „przeciwbłotne" w postaci kołnierza gumowego,



„Kołnierze" przy oponach autobusu zapobiegają rozpryskiwaniu błota na boki.

Fot. „Samochód"

umieszczonego z boku opon, uniemożliwiającego pryskanie błota z pod kół.

Pięknie wygląda Warszawa, gdy zmrok zapadnie. Mleczna łuna świetlista zawisa nad miastem, rozparzonem tysiącami świateł, migocącem setkami reklam świetlnych, wśród których niejedne wprost wspaniałe (n. p. reklama Radionu na pl. Saskim u wylotu Wierzbowej).

Wszystkie niemal ulice śródmieścia i parki oraz ogrody publiczne oświetlone już teraz są rzęsiście silnemi latarniami elektrycznemi, z wyjątkiem pl. Napoleona, który, jak na stolicę, jest nieco ciemny, i kilka lamp łukowych na próżno walczy z ciemnością, zalegającą ten duży, zadrzewiony obszar. *R.*



Jazda prawą stroną jest ściśle przestrzegana. Oto sznur samochodów przy skręcie na ulicę Wierzbową. Fot. „Samochód"

Frekwencja w autobusach

Autobusy miejskie w Warszawie przewożą do 25 000 osób dziennie. W początkach października b. r. autobusy przewoziły około 23 000 pasażerów dziennie, w pierwszych dniach września około 17 000. *R.*

Taksówki Warszawy

Z istniejącej dawniej niemal połowy wszystkich taksówek, które miały karoserje otwarte, większość w ciągu 4 lat została przerobiona lub zamieniona na landoletki. Nastąpiło to pod presją władz i publiczności.

Według ostatnich danych, na przeszło 2 000 dorożek samochodowych w Warszawie, jest 165 otwartych. Z tej liczby 34 należą do właścicieli, którzy ich nie przerobią, pozostałe zaś przerobione będą przy pierwszej sposobności. Ostatni termin kursowania taksówek otwartych upływa nieodwołalnie 5 listopada.

„Przejścia dla pieszych"

Przejścia dla pieszych z białej cegły pochodzącej z rozbiórki soboru, ułożone w bruku drewnianym w różnych miejscach Alei Ujazdowskich, okazują się praktyczne.

Krążki metalowe w asfalcie, ułożone tytułem próby od zbiegu Oboźnej i Krakowskiego Przedmieścia do pomnika Kopernika, są mało widoczne i nie będą w dalszym ciągu układane. *R.*

Zderzenia

Na ulicy Nowiniarskiej u skrzyżowania ze Świętojerską dostał się prywatny samochód ciężarowy między dwa dążące w przeciwnych kierunkach tramwaje linji „0". U samochodu pękła oś, jeden z wagonów został uszkodzony; jeden z pasażerów, przygnieciony, doznał powikłanego złamania lewego ramienia. *R.*

Dnia 22. b. m. starł się w Warszawie, spieszący do pożaru samochód straży ogniowej niezwykle silnie z wagonem tramwajowem linji „6". U tramwaju uszkodzona silnie przednia platforma, rama i zniszczone oszklenie. Wypadku z ludźmi nie było.

Regulacja ruchu autobusowego

Ministerjum Robót Publicznych zamierza przystąpić do opracowania rozporządzenia, regulującego ruch autobusów międzymiastowych, dotychczas organizowanego chaotycznie i dorywczo.

Niektóre czynniki rządowe są zdania, by opodatkować specjalnemi opłatami właścicieli autobusów, które przecież korzystają z bitych dróg państwowych. Przeciwstawia się temu pogląd, że przedsiębiorców nie można obarczać nadmiernemi opłatami, wobec szybkiego niszczenia się ich taboru na szosach polskich, znajdujących się w opłakanym stanie — conajmniej aż do czasu, kiedy szosy nasze doprowadzone zostaną do stanu idealnego. Obecnie jest do tego jeszcze niezmiernie daleko, na wszystkich wjazdowych drogach do stolicy stan jest beznadziejny i właściciele wydają ogromnie wiele pieniędzy na konserwację, zwiększone zużycie benzyny i smarów oraz na zastąpienie zniszczonego parku nowemi wozami.

Pozatem wydanoby przepisy w sprawie karoseryj autobusowych, wygodnych, celowych i estetycznych, przez co usunięte zostałyby



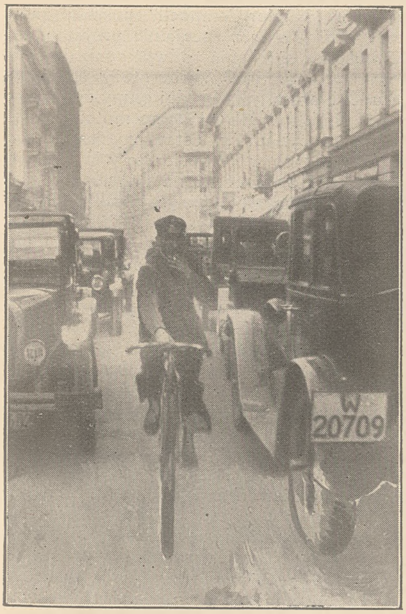
Drobne kary (np. za jazdę w przeciwnym kierunku) ściąga się doraźnie. Fot. „Samochód"

różne „klatki", kanciaste „budy" i inne dziwolągi o dziwacznych i brzydkich kształtach, służące obecnie za pomieszczenie dla podróżnych.

Wreszcie mowa jest o stworzeniu państwowej komunikacji autobusowej, dla wyrównania strat, ponoszonych przez kolej z powodu konkurencji autobusów.

Ostatni projekt ma, według opinji prasy stołecznej, wartość wątpliwą. Koleje francuskie, dawno zagrożone przez wzrastający żywiołowo ruch samochodowy, bronią się skutecznie, wprowadzając ulepszenia i udogodnienia, jak naprzykład: przyśpieszenie biegu pociągów, ulepszanie rozkładu jazdy, tanie miejsca sypialne, zniżki, duże ulgi dla właścicieli aut, podróżujących koleją i przewożących nią swój samochód itd. Sprawami temi zajmowały się zresztą artykuły z tej dziedziny w nr. nr. 1 i 3 „Samochodu", gdzie zagadnienia te opracowane są szczegółowiej.

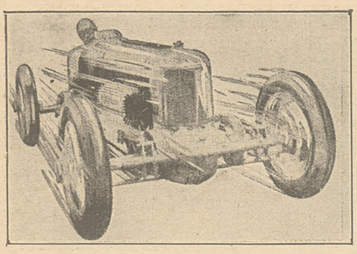
Atoli usprawnienie komunikacji autobusowej prywatnej przez wydanie ostrych przepisów w kwestjach stanu wozów, rozkładów jazdy, przystanków krańcowych, jest pożądane i pilne. R.



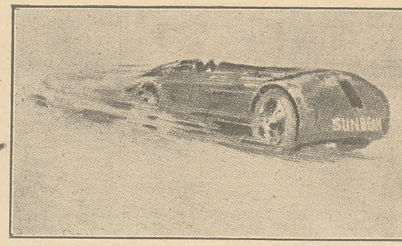
Zatłoczona ul. Bracka daje pojęcie o intensywności ruchu kołowego. Fot. „Samochód"



Olbrzymie tramwaje, typu amerykańskiego, dzięki swej szybkości cieszą się powodzeniem.



Rekord światowy



„Sunbeam“ majora Segrave'a.

Londyn, w listopadzie.

Szybkość — słowo to od początku świata magiczny dla ludzkości miało urok. Pragnienie szybkości jednakże przez długie wieki pozostało niezaspokojone. W starożytności tym dążeniom dawano upust w wyścigach i innych igrzyskach. Nikłe środki komunikacyjne nie dawały możności wprowadzenia szybkości do praktyki. W każdym razie robiono wszystko, co tylko było możliwe, aby przelicytować szybkość normalnych środków komunikacyjnych. Dowodem tego są „ekstrapoczty“, cenione bardzo w wiekach średnich. Dopiero wiek ostatni, wiek szybkiego rozwoju techniki, umożliwił osiągnięcie rezultatów, o jakich dawniej nie marzono. Rozwój ten zapoczątkowała kolej żelazna, poczem już w krótkich odstępach czasu wystąpiły na widownię samochód i samolot.

Nowe te środki komunikacyjne wprawiły ludzkość w istny szał szybkości. Zasada „kto szybszy ten lepszy“, obowiązująca dotychczas wyłącznie na torach wyścigowych, nabrała znaczenia praktycznego i weszła w życie gospodarcze. Dziś zasada ta od tego stopnia opanowała wszystko i wszystkich, że 80 procent wszystkich wysiłków ludzkości jest skierowane na coraz większe i powszechniejsze przyśpieszenie komunikacji.

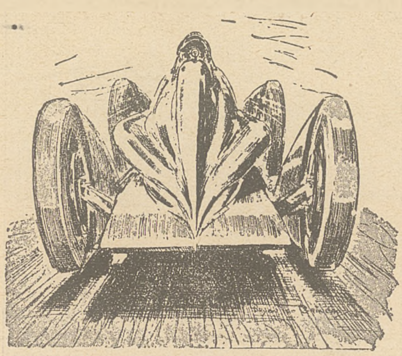
Rekord szybkości stał się tytułem, o który zawrzała zacięta walka. Rekordy te obecnie dochodzą do cyfr wprost niewiarogodnych. Rekord szybkości absolutnej został oczywiście w rękach lotnictwa. Wynosi on obecnie 512,776 km/g. Ustanowił go włoski lotnik major de Bernardi na hydroawionie z motorem Fiat 900 KM.

Historja rekordów światowych na samochodach rozpoczyna się znacznie wcześniej. Pierwszy notowany oficjalnie rekord szybkości zdobył już w końcu roku 1909 Hemery na samochodzie Benz, osiągając niezwykłą, jak na owe czasy, szybkość 182 km/g. W połowie roku 1914 Hemery również na samochodzie Benz bije swój własny rekord, podwyższając go do 200 km/g. Wskutek wojny powstaje w zapędach rekordowych poważna przerwa. Kwestja ta staje się aktualną dopiero po zakończeniu wojny, z chwilą kiedy konstruktorzy, z powodu coraz większych wymagań, stawianych samochodowi, zainteresowali się tem, co można wydobyć z dobrze skonstruowanego samochodu przy najdalej posuniętem wyzyskaniu motoru. Przy boku tych konstruktorów stanęło grono kierowców-inżynierów, którzy, obmyślając coraz to nowe finezje, rekord szybkości na samochodzie posuwali wyżej i wyżej. Pierwszymi z takich konstruktorów-kierowców byli Parry Thomas i Frank Lockhart.

W tym samym czasie, kiedy tamci byli zajęci przygotowaniami do rekordu, obmyślił nową konstrukcję rekordową M. L. Coatalen, szef inżynier fabryki „Sunbeam“. Wykonanie projektu poruczono inżynierowi kapt. J. S. Irwing.

Na samochodzie tym, zbudowanym szybko dzięki zasobności firmy, ustanawia K. Lee Guinness w połowie 1922 roku nowy rekord światowy na jednej mili z rozbiegiem, przebywając ją z szybkością 208 km/g. W międzyczasie Parry Thomas, przy pomocy firmy Leyland, ukończył budowę swego samochodu „Leyland Thomas“, i w połowie 1924 roku ustanawia nowy rekord: 210 km/g. Thomas sukcesem swym nie cieszy się długo, bo już pod koniec tego samego roku bije go E. A. D. Eldridge na samochodzie Fiat, osięgając szybkość 230 km/g. Bieg Eldridge'a odbył się poraz pierwszy w Daytona Beach na Florydzie. Tor ten pozostał aż do dnia dzisiejszego klasycznym torem wszelkich późniejszych rekordów światowych na samochodach.

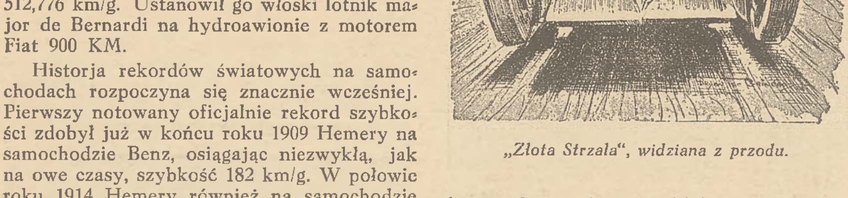
Odebrany Anglji rekord światowy nie dał spokoju rekordzistom angielskim. Po gorączkowych przygotowaniach występuje też w pierwszej połowie 1925 roku nowa gwiazda,



„Złota Strzała“, widziana z przodu.

słynny dzisiaj kapitan Malcolm Campbell. Kierowany przez niego samochód „Sunbeam“ przywraca rekord Anglji, uzyskując szybkość 235 km/g. Lecz również Parry Thomas nie zasypiał sprawy, już bowiem 9 miesięcy później występuje on z nowym samochodem rekordowym „Thomas Special“ i jednym skokiem odsadza się daleko od swych konkurentów. Rekord światowy, ustanowiony przez niego, wynosi bowiem 272 km/g.

W międzyczasie pojawił się nowy doskonały motor lotniczy, sławny Napier-Lion. Motorem tym interesuje się bardzo kapitan Campbell i stwierdziwszy jego doskonałość i wielką wydajność, nie wiele myśląc, wbudowuje go w samochód, na którym w początku 1927 roku staje do rekordu. Wynik: rekord światowy na samochodzie Napier-Campbell 280 km na godz.



„Złota Strzała“, widziana z boku. Uwagę zwraca luneta celownicza.

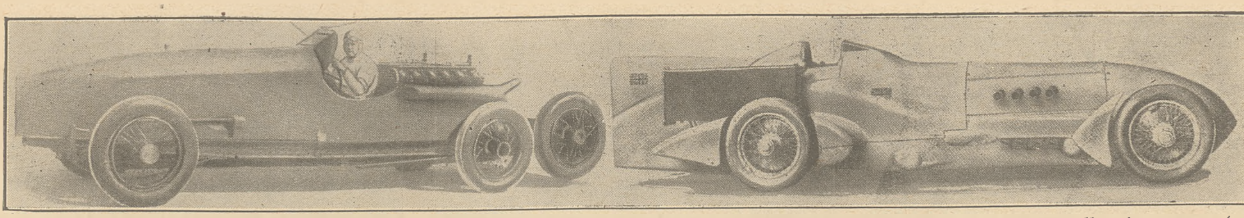
Niespodziewanie dla całego grona dotychczasowych rekordzistów pojawia się nagle, tuż po ustanowieniu ostatniego rekordu Campbella, major H. O. D. Segrave, a razem z nim nowa maszyna „Sunbeam“, z tym samym typem motoru, na którym już kiedyś kapitan Campbell zdobył rekord świata. Motor ten 4-ro litrowy, zmodyfikowany znacznie, zastosowano również w maszynie Segrave'a, lecz — w dwóch egzemplarzach. Łączna siła obu motorów wynosiła 1 000 KM. Pierwsze próby potwierdziły przypuszczenia majora Segrave'a, że samochodem tym będzie można przełamać granicę 200 mil, czyli 320 km/g. Tak więc wszystko zdawało się na najlepszej drodze, gdy nagle wysunęła się znowu trudność: wprawdzie był samochód zdolny do zrobienia 320 km/g., lecz nie miał na czem jechać, okazało się bowiem, że przy tej szybkości opony samochodowe wskutek bardzo szybkich obrotów wytwarzają taką temperaturę, że żaden rodzaj gumy, czy też kombinacyj gumowych nie jest w stanie jej „przeżyć“. Dopiero specjalne doświadczenia, poczynione z wielkim nakładem kosztów, przez znaną firmę „Dunlop Co.“, umożliwiły wytworzenie opony, która szybkość taką wytrzyma chociażby przez krótki tylko czas.

Wystartowawszy po usunięciu tej trudności, Segrave rzeczywiście przełamuje granicę 200 mil na godzinę i ustanawia rekord 327 km. na godz.

Równocześnie major Segrave oświadcza, że ustanowiwszy tak wysoki rekord dla Anglji, nie będzie startował do żadnego innego rekordu, chyba żeby Anglja straciła ten rekord na korzyść innego państwa.

Rekord majora Segrave'a pozostał niepobity przez blisko rok, dopiero w początku 1928 roku występuje znów kapitan Campbell z nowym samochodem "Blue Bird". Samochód ten „Napier-Campbell“ posiada znów motor Napier'a, lecz specjalnie przystosowany. Stosunek sprężania podwyższono do 1:10, zaopatrzono go w 3 karburatory specjalne „Claudel Napier“, dla każdej grupy cylindrów po jednym, gdyż jak wiadomo motor Napier posiada 12 cylindrów, ustawionych po 4 w trzech szeregach w kształcie litery W. Motor ten przy 3 300 obrotach na minutę wykazał 875 KM. Ramę według specjalnych planów wykonała firma „Vickers Ltd.“ Na tym samochodzie Malcolm Campbell ustanawia nowy rekord 331 km/g., bijąc Segrave'a z niewielką różnicą. Wydawało się, że major Segrave, dbający tak o honor Anglji, przez długi czas będzie mógł spać spokojnie. Szybkość 331 km/g. wydawała się tak fantastyczną, że trudno było sobie wyobrazić, aby można ją jeszcze przekroczyć. W mniemaniu tem utwierdzała jeszcze nieudana próba Franka Lockharta.

Frank Lockhart wogóle tworzy w historji rekordów światowych osobny rozdział. Jest on postacią niesłychanie tragiczną. Urodził się jakby pod złą gwiazdą. Startuje kilkakrotnie do rekordu światowego, a każdy bieg kończy się wypadkiem. Początkowo wypadki te były drobne — to się motor zepsuł, to pękło coś w skrzynce biegów i t. p. Wreszcie pewnego dnia zapala mu się cała maszyna. Wyratowuje się z tej opresji i z dziwnym uporem coraz to nowe czyni przygotowania.



„Triplex White" Ray Keech'a. Ciekawe jest umieszczenie kół zapasowych, które w razie pęknięcia tylnej opony podpierają pojazd.

„Blue Bird" Malcolma Campbella. Uwagę zwraca wielka płaszczyzna stabilizacyjna na tyle samochodu.

w lipcu r. b. dosięgnął go los złowrogi. Wystartowawszy do przełamania rekordu światowego na samochodzie „Black Hawk Stutz" krótko przed metą traci panowanie nad maszyną, która się przewraca w pełnym biegu, wykonując szereg straszliwych skoków, dochodzących do 40 metrów. Po 300 metrach takich skoków samochód rozpada się w gruzy, a zwłoki nieszczęsnego Lockhart'a znajdują sanitarjusze w odległości 16 metrów od miejsca ostatecznego zatrzymania się samochodu.

Nadzieja utrzymania rekordu światowego przy Anglji upadła natomiast już w miesiąc potem. Ray Keech na samochodzie „Triplex-White" ustanawia nowy rekord: 333 km/g. Fakt ten poruszył Anglików do żywego. Podczas, gdy Malcolm Campbell po drobnych poprawkach przy swym „Blue Bird", obiecuje sobie pobić rekord Keech'a i szuka już odpowiedniego toru, ponieważ teren w Daytona Beach wydaje mu się nie dość twardy. Major Segrave zabrał się do konstrukcji nowego samochodu, stosując tym razem również motor „Napier". Samochód ten „Golden Arrow", czyli „Złota Strzała" został ukończony w tych dniach. Zająwszy się pieczołowicie drobnemi udoskonaleniami przy motorze, Segrave zdołał z niego wydobyć 1 000 KM. Oczywiście, że poprawki zastosowane przez niego trzyma się w ścisłej tajemnicy.

Szczególnie ciekawemi kształtami odznacza się karoserja, która jest wiernem odtworzeniem samolotu „Napier Supermarine", zdobywcy puharu Schneidera za największą szybkość w roku 1927. Dla zmniejszenia oporu powietrza odstąpiono od dotychczasowej okrągłej karoserji, dając każdej grupie cylindrów osłony małe, lecz ściśle przystosowane do linji



Przy odpowiedniej odskoczni samochód, jadący z szybkością 320 klm na godzinę, zdoła wykonać skok przez wieżę Eiffel (300 m).

opływowych powietrza. Wskutek zmniejszenia oporu można było poprzestać tylko na jednym motorze. W ten sposób samochód ma stosunkowo małą wagę własną, bo tylko — 3,5 tonny. Według obliczenia, samochód będzie mógł osiągnąć szybkość 374 km/g. Przy tej szybkości i wyżej podanej wadze, impet samochodu w pełnym biegu będzie tak wielki, że przy zastosowaniu odpowiedniej odskoczni mógłby on przesadzić jednym susem wieżę Eiffel. Wymiary karoserji są: długość 8,5 metra, szerokość 60 cm, wysokość 1,10 m.

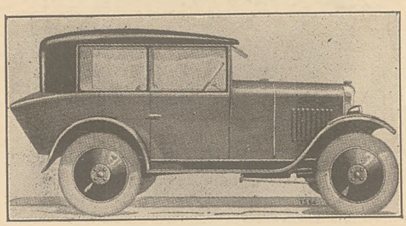
Hamulce udoskonalono tak znacznie, że pojazd przy szybkości 360 km/g. będzie można zahamować na dystansie „tylko" 6,5 kilometra. — Skrzynkę biegów urządzono w ten sposób, że na I. biegu samochód osięga szybkość 130 km/g., na II. 265 km/g., na bezpośrednim zaś 374 km/g.

Jako nowość, zastosowano specjalny przyrząd celowniczy, próby bowiem wykazały, że już przy szybkościach ponad 250 km/g. niepodobna rozpoznać znaków drogowych. Ponieważ przy tak fantastycznych szybkościach, drobna chociażby zmiana kierunku może narazić kierowcę na największe niebezpieczeństwo, ustawi się przy trybunach powyżej mety dwa maszty, umieszczając pomiędzy niemi okrągły znak, który przy pomocy wyżej wspomnianego celownika umożliwi utrzymanie kursu prostego.

Oczywiście, że szybkości podane powyżej opierają się jedynie na obliczeniu teoretycznem. Nie przesądzają one w żadnym wypadku wyników rzeczywistych, które okażą się przy biegu samym w lutym roku przyszłego.

S. Frank.

MAŁY SAMOCHÓD



Peugeot 5 KM.

W ostatnich latach jesteśmy świadkami szybko posuwającej się automobilizacji wszystkich krajów. Rozwój ten najszersze zatoczył kręgi w Ameryce. Powody ku temu są dwojakie: z jednej strony szukać ich należy w znacznem udoskonaleniu samochodów w czasie wielkiej wojny, podczas gdy z drugiej strony w Ameryce po wojnie nastąpił niesłychany wzrost dobrobytu. Masowa produkcja — Ford, Chevrolet — która umożliwiała kupno samochodu każdemu, zrobiła resztę.

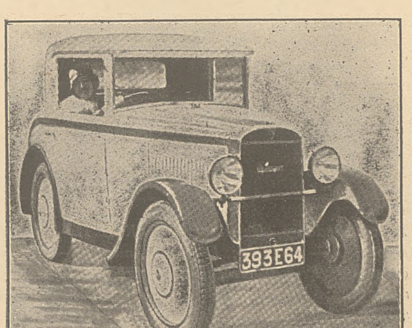
Przeciwnie rzecz miała się w Europie. Kraje i narody zniszczone, zrujnowane przez wojnę musiały obniżyć stopę życiową, wreszcie zaś dobrodziejstwa masowej produkcji amerykańskiej były raczej teoretyczne, gdyż n. p. „Ford" po doliczeniu kosztów transportu, cła itd., kosztował w Europie o 100 procent więcej niż w Ameryce. Mimo to, a raczej właśnie dlatego, narody europejskie boleśnie odczuwały trudności, napotykane na drodze ku motoryzacji życia. Wynikiem tego są od dawnych lat datujące się wysiłki realizacji hasła: „każdemu samochód", przez stworzenie samochodziku, sprawnego i praktycznego, a jednak co do ceny dostępnego dla wszystkich.

Wysiłki te początkowo znalazły wyraz we Francji i Niemczech. Wyniki niestety były bardzo mierne. Główni konstruktorzy niemieccy wyprodukowali kilka dziwotworów, których konstrukcja opierała się na zasadzie: „byle jechał". Pierwsze rezultaty pomyślne, osiągnięto dopiero w Anglji z chwilą, gdy wyspa otrząsnęła się ze skutków wojny i kwestja taniego samochodu stała się aktualną.

Solidny Anglik do kwestji tej zabrał się na swój sposób. Powiedział sobie: samochodzik powinien być prosty, praktyczny, oszczędny, z niewielkim motorem, lecz właśnie dlatego — przedewszystkiem solidny. Typowym reprezentantem samochodziku angielskiego jest „Austin". Posiada on motor o pojemności ca. 750 ccm, 4 cylindry wodą chłodzone i pry-



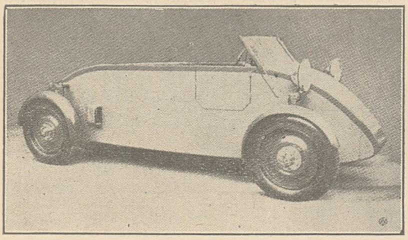
Austin Seven 5 KM.



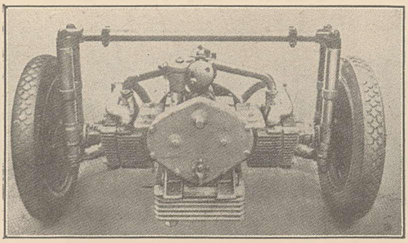
Rosengart 5 KM.



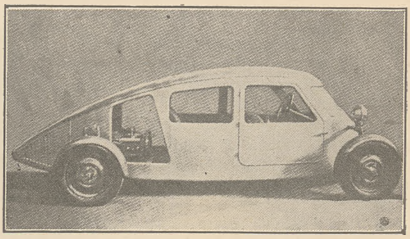
Dixi (3/15 PS.) 5 KM.



Claveau 4 KM.



Blok napędowy Claveau.

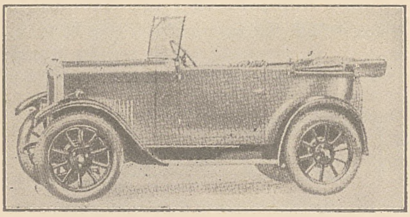


Limuzyna Claveau o linjach opływowych.

mitywne, lecz solidne podwozie. Dzięki ni- skiej wadze własnej (430 kg) samochodzik ten jest szybki, elastyczny i, mimo zastosowania licznych dogodności, bardzo tani. Zyskał on w krótkim czasie nieprawdopodobne wprost rozpowszechnienie.

Powodzenie Austina spowodowało inne firmy do fabrykacji samochodzików. Z całe- go szeregu fabryk angielskich na wymienienie zasługują głównie: „Triumph Super Seven" (motor 4-ro cylindrowy, 750 ccm, 5/16 KM.); specjalne stanowisko w Anglji zajmuje Sin- ger Junior, samochodzik raczej już sportowy z motorem 750 ccm, sterowanym z góry, o mo- cy 5/20 KM. Mimo doskonałej konstrukcji i nadzwyczaj sumiennego wykonania jest on niewiele droższy od Austina i Triumpha.

Równocześnie prawie kwestję samochodzi- ków rozwiązano także we Francji, z chwilą kiedy zabrały się do niej poważne fabryki. Niestety jednak fabrykom takim bardzo tru- dno jest utrzymać linję prawdziwego samo- chodziku, to też kilka typów, które początko- wo były dobre i tanie, z biegiem czasu rozrę- sło się do rozmiaru dużych i poważnych sa- mochodów (Renault i inne). Z obecnie istnie-



Triumph Super Seven 5 KM.

jących samochodzików francuskich na uwa- gę zasługują głównie „Peugeot" (motor 750 ccm 5/20 KM.), trwały, solidny i bardzo tani. Na- stępny zaś „Rosengart" (wyrabiany na zasa- dzie licencji Austina z różnemi ulepszeniami) oraz doskonale skonstruowany, niemal że luksusowy samochodzik „Corre La Licorne".

Rozwój samochodzików w Anglji i we Fran- cji wpłynął również na rozwinięcie tej kwestji w Niemczech, gdzie krótko po sobie rozpo- częto fabrykację samochodzików „Opel", 4/16 KM. i „Dixi" 3/15 KM. Ten ostatni jest również licencją „Austina".

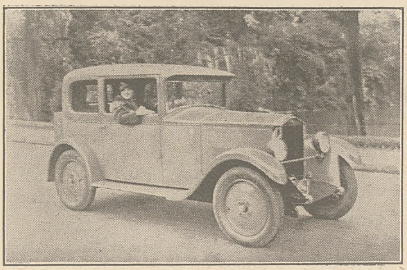
W samochodzikach znalazł także zastoso- wanie motor dwutaktowy, nadający się tam specjalnie dzięki swej prostej konstrukcji. Re- prezentantem takiego samochodu jest samo- chodzik „Z" czesko-słowackiej „Zbrojówki"



Dwutaktowa czeska „Zbrojovka" (1 000 ccm).

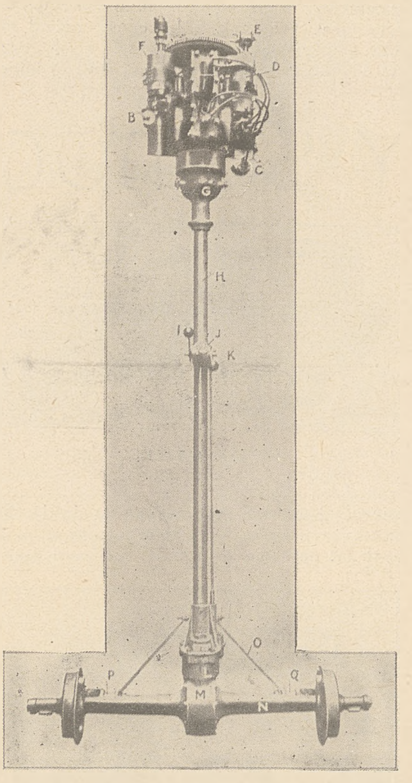
(motor 2-cylindrowy, 1 000 ccm, 18 KM.). Jest to samochód pewny i szybki.

Samochodem dwutaktowym jest również niemiecki DKW z motorem dwucylindrowym,



Corre-La-Licorne 5 KM.

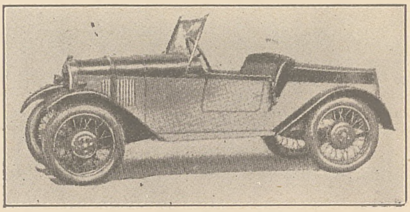
600 ccm, który odznacza się bardzo elastycz- nem funkcjonowaniem i wielką sprawnością w górach. Konstruktor obrał tu nową drogę, odrzucając zupełnie podwozie, a stosując za- miast tego jednolitą mocną karoserję *drewnia- ną*, obitą skórą.



Blok napędowy „Deguingand" 5 KM. B — karbu- rator; C — magneto; D — dynamo; E — pompa do oliwy; F — starter; G — sprzęgło; H — rura reakcyjna; I — lewarek hamulca; J — lewarek skrzynki biegów; K — lewarek dla biegu tylnego; L — skrzynka biegów; M — dyferencjał; N — oś tylna z hamulcami; O — rozpórki mostu tylnego; P — łożyska dla resorów.

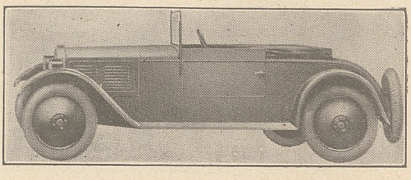
Na nowej drodze posunął się jeszcze dalej francuski „Deguingand". Zastosował on mo- tor również dwutaktowy, 2-cylindrowy, 4-ro tłokowy, t. zw. motor o stałym prądzie gazu. Silnik ten odznacza się niezwykłą elastyczno- ścią, nie dając przytem strat mieszanki przez otwór wydechowy, jak to bywa u zwykłych motorów dwutaktowych. Motor, sprzęgło, kardan, skrzynka biegów, dyferencjał i oś tyl- na tworzą jedną całość, zawieszoną z tyłu na resorach karoserji-podwozia. Z przodu motor umocowany jest w dwóch łożyskach, które umożliwiają wychylanie się całego bloku, od- powiednio do ruchów tylnej osi. Skrzynkę biegów umieszczono tuż przy dyferencjale, przyczem ilość biegów dzięki doskonałej sprawności motoru ograniczono do dwóch (drugi i trzeci). Bieg wsteczny włącza się oso- bną rączką. Ustrój pomostu napędowego po- woduje niesłychaną ekonomję w fabrykacji. Podkreślić należy nowoczesne, niezależne ste- rowanie kół przednich.

Jeszcze dalej pod względem konstrukcji posunął się „Claveau". Odrzucił on radykalnie wszystko to, co uważał za zbyteczne, a więc podwozie, chłodzenie wodą, wał kardanowy



Singer Junior (5/20 KM.).

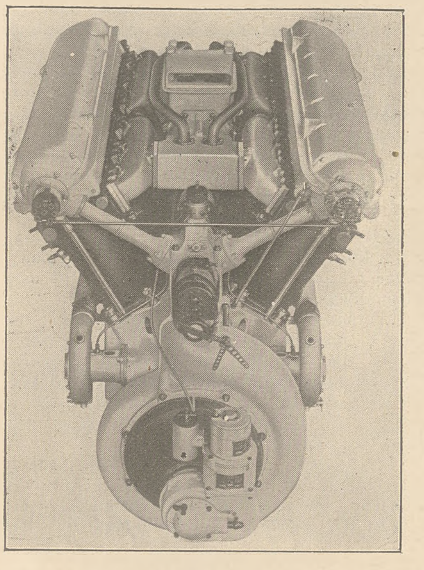
i t. d. Motor, sprzęgło, skrzynka biegów, dy- ferencjał, wszystko to umieszczono w jednym bloku razem z tylnemi kołami. Napęd kół uskutecznia się za pomocą dwóch krótkich kardanów, otrzymując w ten sposób niezależ- ne zawieszenie kół, przyczem wszystkie koła mają specjalne resory hydrauliczne. Resory te odznaczają się niezwykle miękkiem działa- niem i pozwalają na jazdę w szybkiem tempie po najgorszych nawet drogach. Motor dwu- taktowy, ca. 600 ccm, 2 cylindry, umieszczone naprzeciwko siebie. Cylindry są chłodzone powietrzem, które przepływa przez specjalne kanały, umieszczone na tyle karoserji. Sku- teczność chłodzenia podnosi turbina. Trzyma- jąc się zasady jaknajdalej idącej ekonomji, Claveau konstruuje swe karoserje ściśle we- dług prawideł aerodynamicznych, przez co mają one wygląd nieco niezwykły. Oczywi- ście, że i tu zastosowano niezależne sterowanie kół przednich. *R. S.*



Dwutaktowy samochód DKW (600 ccm)

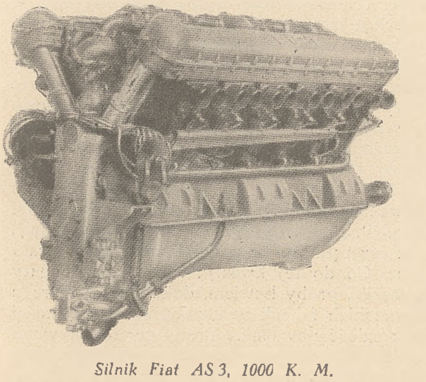
Motory wielocylindrowe

Technika samochodowa w ostatnich czasach wykazuje wyraźne tendencje ku zwiększeniu ilości cylindrów silnika samochodowego. Tendencja ta oczywiście wchodzi tylko w rachubę przy samochodach silnych. Jedną z głównych przejawów tego kierunku konstrukcyjnego jest ogólne zwycięstwo motoru 6-cio cylindrowego. W ostatnim roku pojawił się natomiast, jako dalszy etap, motor 8-mio

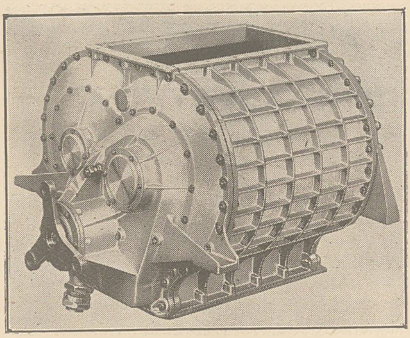


Silnik „Mercedes-Benz" 1000 K. M.

cylindrowy. Prawdopodobnie jednak nie skończy się na motorze 8-mio cylindrowym, gdyż na ostatnich wystawach kilkakrotnie mówiono o silniku 12-to cylindrowym, t. zw. „Double Six", podwójnej szóstce, gdyż cylindry są ustawione w kształcie litery V, w dwóch rzędach po 6 cylindrów. Samochód z takim motorem pokazał już na wystawie londyńskiej angielski Daimler. Wprowadzenie silnika wielocylindrowego jest zasługą konstruktorów motorów lotniczych, którzy stosując takie silniki od szeregu lat, doprowadzili je do wysokiej doskonałości. Projekt budowy 12-to cylindrowych silników samochodowych również można przypisać wpływom lotnictwa, gdzie w międzyczasie silnik 12-to cylindrowy zyskał sobie ogólne uznanie. Motory takie wyrabiają dziś wszystkie większe fabryki silników lotniczych. O ile chodzi o motory z chłodzeniem wodą, to na pierwszem miejscu należy tu wymienić silnik „Fiat" A. S. 3 o mocy 1000 KM przy 2500 obr. na min. Z silnikiem tym lotnik włoski major de Bernardi zdobył w roku bieżącym światowy rekord szybkości — 512,776 km. na godz. Motor ten, wbudowany w łódź motorową, i tutaj stanie do startu, aby zdobyć i ten rekord światowy. Tak, jak automobilizm uczy się od lotnictwa, tak też odwrotnie, lotnictwo korzysta z doświadczeń zdobytych w automobiliźmie. — Ostatnio więc zastosowano do silników lotniczych kompresor, który stosowano oddawna w samochodach wyścigowych. Zadanie kompresora w motorze lotniczym jest jednak nieco odmienne, chodzi tu bowiem nie tyle o „przeładowanie" cylindra, ile o dostarczenie do karburatora odpowiedniej ilości powietrza,

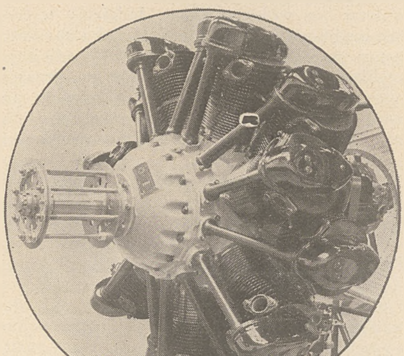


Silnik Fiat AS 3, 1000 K. M.



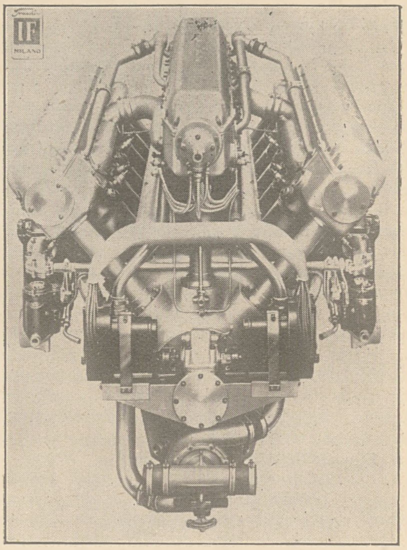
Kompresor „Argus" (syst. Roots).

które na wielkich wysokościach jest znacznie rzadsze. Na rycinach naszych widzimy taki kompresor oraz silnik z takimże kompresorem. Jest to silnik „Mercedes-Benz" F. 2, 1000 K. M. przy 1700 obr. na min. Najnowszą kreacją w dziedzinie motorów wielocylindrowych jest silnik Isotta-Fraschini 18-to cylindrowy, 1 000 KM, przy 1 600 obr. na min. Pozatem w ostatnim czasie pojawiły się ponownie silniki z cylindrami wiszącemi. Reprezentantem tej grupy jest silnik Argus 600 K. M. Podobny silnik buduje również Farman, jest to 12-to cylindrowy typ 18 W. 1 z kompresorem mechanicznym. Wszystkie te silniki z wyjątkiem Isotty Fraschini przenoszą siłę na śmigło za pomocą specjalnej przekładni, redukującej ilość obrotów.



Silnik gwiaździsty „Skoda", 14 cyl.

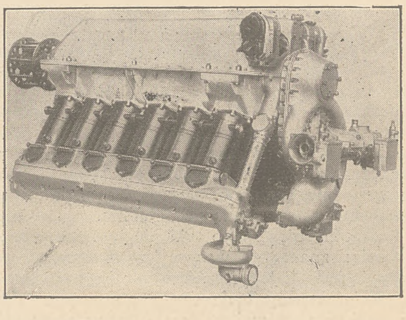
Mimo poważnych sukcesów wielocylindrowych motorów lotniczych, chłodzonych wodą, lotnictwo coraz intensywniej przechodzi na motory z chłodzeniem powietrznem. Pomijając wzgląd znacznego zmniejszenia ciężaru własnego, chłodzenie powietrzem umożliwia znacznie tańszą i prostszą konstrukcję silnika (na rycinie naszej widzimy silnik Skoda, chłodzony powietrzem, gwiaździsty, 14-to cylindrowy). Nowa ta tendencja w lotnictwie wywrze niechybnie wpływ na konstrukcję samochodów. Pierwsze początki już mamy. Franklin, S. A. R. A. „Phänomen" Tatra, Claveau budują doskonałe motory samochodowe chłodzone powietrzem. Szerszego zastosowania chłodzenia powietrznego w samochodach doczekamy się jednak nierychło, gdyż samochód jest dziś przedmiotem handlu i mody, a publiczność, jak wiadomo, wszystkie nowości przyjmuje dość opornie. *W. G.*



Silnik „Isotta Fraschini" 1000 K. M.

Hotel-garaż

Jak się dowiadujemy, zawiązało się w Pradze towarzystwo, składające się z zagranicznego konsorcjum finansowego oraz dwóch przedsiębiorców czeskich. Towarzystwo to przygotowało projekt budowy hotelu samochodowego w Pradze, któryby pomieścił 250 samochodów i tyleż szoferów. Hotel będzie urządzony w ten sposób, że każdy garaż będzie się łączył z pokojem, przeznaczonym dla szofera. Dalej hotel będzie zawierał składnicę części zapasowych, stację benzyny i oliwy, składnicę opon oraz kompletny warsztat reparacyjny. Według dotychczasowych kalkulacyj, koszta pobytu samochodu wraz z szoferem wynosiłyby około 50 koron (13,— zł) na dobę.

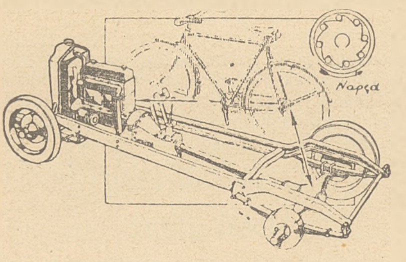


Silnik „Argus" z wiszącemi cylindrami.

„Wolny bieg“ w samochodzie

Jesienne wystawy samochodowe w Paryżu i w Londynie zamknęły swe podwoje. Wielka rewję nowości technicznych i nowych tendencyj konstrukcyjnych zakończy wprawdzie dopiero rozpoczynająca się w tej chwili międzynarodowa wystawa samochodowa w Berlinie, lecz jest to raczej już tylko przegląd dodatkowy, albowiem prawie wszystko, co było godne widzenia, zostało nam już zaprezentowane, i przyznać trzeba, że ilość różnych tych ulepszeń osiągnęła cyfrę nigdy dotychczas nie spotykaną. Są między niemi takie, które niewątpliwie w przyszłości poważną odegrają rolę, podczas gdy inne po krótkim już czasie pójdą w zapomnienie. Bądź jak bądź, stwierdzić jednak należy, że lwią część wszystkich nowości można podciągnąć pod wspólny tytuł: „Ulepszenie oraz uproszczenie obsługi skrzynki biegów“, i mimo to, że temat ten wskazuje wyraźnie i jakoby wyłącznie na skrzynkę biegów, to w ramy jego wchodzą i takie nowoczesne tendencje, które na pozór mało mają z nią wspólnego. Wszak najnowsze dążenia, lansujące zastosowanie silników wielocylindrowych, silników niezwykle elastycznych, nie są niczem innem, jak odmienną formą realizacji hasła: „Od 5-ciu do 100 klm na godzinę na biegu bezpośrednim“. I tu więc równomierna praca silnika, elastyczność i dobra akceleracja, są jedynie środkami do celu, do uproszczenia obsługi skrzynki biegów.

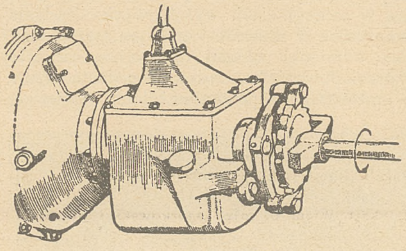
Energja i intensywność, z jaką prawie wszyscy konstruktorzy zabrali się do opracowania tego tematu, wskazywałaby na to, że technika samochodowa doszła do pewnego



kryzysu, który zakończy się definitywnem rozstrzygnięciem kwestji: elastyczny silnik o wielkiej mocy z normalną skrzynką biegów, czy też mały, ekonomiczny silnik z łatwą lub samoczynną zmianą biegów. Nie przesądzajmy, na czyją korzyść padnie rozstrzygnięcie, — zabawa w proroctwa techniczne jest zajęciem bardzo niewdzięcznem — z czystem sumieniem możemy jednak powiedzieć, że ostatnia z tych dwóch koncepcyj miałaby wszelkie szanse powodzenia, gdyby udało się skonstruować samoczynne skrzynki biegów, tanie w fabrykacji (dotychczasowe konstrukcje są niezwykle kosztowne), a działające mimo to bez zarzutu. To też, nic dziwnego, że obecnie wszędzie mówi i pisze się o nowych, ulepszonych skrzynkach biegu, począwszy od „Twin Top“, podwójnego biegu „wielkiego“, a skończywszy na automatycznych i elektrycznych przekładniach. Mało natomiast — rzecz dziwna — słyszy się, poza Anglją, o „wolnym biegu“, dającym już obecnie prostemi środkami znaczne ułatwienie w obsłudze skrzynki biegów, a mogącym w przyszłości znakomicie uzupełnić samoczynną przekładnię.

„Wolny bieg“ jako taki nie jest żadną nowością; znamy go wszyscy w rowerze. Nowością jednak jest zastosowanie jego w samochodzie. Wolny bieg, użyty poraz pierwszy w praktyce przez Francuza (Lavaud'a) został skwapliwie podchwycony przez konstruktorów angielskich; część z nich dostarcza już dzisiaj na życzenie, samochody z wolnym biegiem (Free Wheel).

Tak jak w rowerze umieszcza się wolny bieg pomiędzy źródłem siły (silnik-pedały) a tylną osią. Analogja ta ilustruje nam rys. 1. (Po prawej u góry schemat konstrukcyjny „wolnego biegu“). Poza analogją w kon-

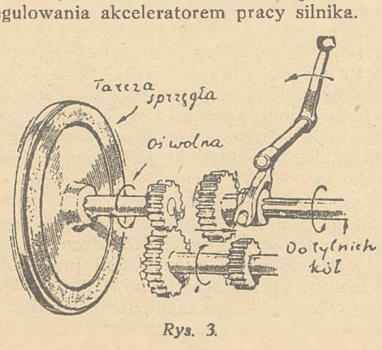


Rys. 2.

strukcji, rower i samochód, zaopatrzony w wolny bieg, wykazują analogję działania. Wiemy z praktyki rowerowej, że wolny bieg, umieszczony pomiędzy źródłem siły a tylnim kołem, dozwala na napędzanie tego ostatniego przez siłę działającą na pedały, uniemożliwia jednak przenoszenie siły w kierunku odwrotnym, tj. napędzanie pedałów przez tylne koło. Nasuwa się teraz pytanie: jaka z tego korzyść. Rowerzysta odpowie nam na to, że tak jest wygodniej, że jazda z wolnym biegiem mniej męczy itp. Rzecz oczywista, że odpowiedź taka dla technika i konstruktora nie ma żadnej wartości; wymaga ona przetłumaczenia na język techniczny. Cóż bowiem znaczy „wygodniej“ i „mniej męczące“? Aby się przekonać, zaryzykujemy małą przejażdżkę na rowerze. A więc wpierw bez wolnego biegu: Jedziemy w bardzo szybkiem tempie, kiedy zdaleka spostrzegamy przeszkodę. Chcielibyśmy zmniejszyć szybkość i przestajemy deptać, t. zn. przestajemy tylko teoretycznie, rower bowiem posiada jeszcze znaczny rozpęd, i kręcąc pedałami, zmusza nas do dalszego poruszania nogami. To jest męczące, bo zupełnie nieproduktywnie zużywamy energję naszych mięśni. Można temu zaradzić; zdejmujemy nogi z pedałów i (jak to często widzimy) opieramy je na widłach przedniego koła. Jest to wprawdzie mniej męczące, lecz niewygodne. Wobec tego hamujemy rower, i depcąc następnie z umiarkowaniem, w wolnem już tempie dojeżdżamy do przeszkody. Tak jest zupełnie wygodnie, lecz w tym celu musieliśmy zniszczyć przez hamowanie energję włożoną uprzednio w naszą jazdę, a następnie zacząć pracę od początku, i to było nieekonomicznie.

Zupełnie tak samo rzecz się ma w samochodzie bez wolnego biegu.

— Ba! odpowie ten i ów. — To chyba nie to samo, bo w samochodzie mamy możność regulowania akceleratorem pracy silnika.

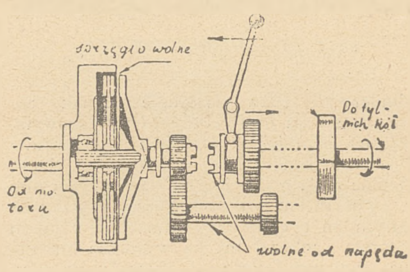


Rys. 3.

Oczywiście, możność tę mamy, lecz tylko do pewnego stopnia. Dla łatwiejszej orjentacji przejdźmy i tu do praktycznego porównania: Zoczywszy przeszkodę, puszczamy akcelerator. Motor przestaje pracować i idzie na wolnych obrotach t. zn. tylko teoretycznie, samochód bowiem, tak jak uprzednio rower, posiada jeszcze znaczny rozpęd i kręcąc koła połączone z silnikiem, zmusza motor do szybkich obrotów. To jest „męczące“ dla motoru, forsuje go niepotrzebnie a, co gorsza, motor, wskutek szybkich obrotów ssie i spala nieproduktywnie znacznie większe ilości mieszanki, niż rzeczywiście potrzeba — i to jest nieekonomiczne. Można temu zaradzić, manipulując sprzęgłem przy każdem zwalnianiu motoru, lecz to jest niewygodne, utrudnia znacznie prowadzenie samochodu. Można również przyhamować samochód i, dając mały gaz, w wolnem tempie podjechać do przeszkody, lecz tu niszczymy energję, włożoną, uprzednio w jazdę, a następnie zaczynamy pracę od początku — i to jest również nieekonomiczne.

„Forsowanie motoru“, „utrudnienie obsługi“, „nieekonomiczna praca“, — oto określenia dla technika niesłychanie przykre. Czyżby rzeczywiście „wolny bieg“ miał być na wszystko to radykalnem lekarstwem? Po odpowiedź wrócimy do naszych praktycznych porównań.

Powtarzając naszą uprzednią przejażdżkę na rowerze, teraz dla odmiany z „wolnym biegiem“, stwierdzimy z zadowoleniem, że jazda ta jest znacznie przyjemniejsza. Przy na-



Rys 4

potkaniu przeszkody, już daleko przed nią, przestajemy deptać; rower własnym rozpędem idzie dalej, zmniejszając powoli szybkość. Jazda przestała być męczącą i niewygodną. Pracujemy tylko wtedy, kiedy rzeczywiście istnieje potrzeba.

Wyobraźmy sobie teraz prymitywny „wolny bieg“, wmontowany pomiędzy skrzynkę biegów i tylną oś, tak jak to pokazuje rycina 2-ga. Dogodności, uzyskane poprzednio przez zastosowanie „wolnego biegu“ w rowerze, powinny ujawnić się również w samochodzie. I rzeczywiście, próba przekona nas, że tak jest istotnie. Podczas szybkiej jazdy wystarczy puścić akcelerator, a motor natychmiast wraca na wolne obroty, podczas gdy samochód przez dłuższy jeszcze czas raźno dąży naprzód. Rozpędu pojazdu nie zużywamy na nierozsądne pompowanie mieszanki z karburatora. Motor pracuje tylko wtedy, kiedy rzeczywiście istnieje potrzeba.

Motor, który mniej pracuje, powinien zużywać mniej paliwa, to jest sprawa jasna; chodziłoby więc jedynie o to, aby stwierdzić, jak oszczędności te przedstawiają się w praktyce. Co do tej kwestji, istnieje już bogaty materjał, próby bowiem, dokonane w szeregu angielskich fabryk wykazały, że oszczędności te są dość poważne. Próby te dokonywano w sposób następujący: w wał kardanowy wmontowano „wolny bieg“. Każdą połowę

rozdzielonego w ten sposób wału łączono z osobnym licznikiem obrotów. Samochody te odbywały długie podróże po całym kraju, przyczem skrupulatnie badano skutki „wolnego biegu“ w różnych warunkach drogowych. Rezultaty były następujące: ilość obrotów przedniej połowy wału kardanowego była mniejsza od ilości obrotów tylnej połowy tegoż wału i to o 20 procent przy szybkiej jeździe na długich prostych drogach, i o 30 procent przy podróżach na drogach krętych i okolicach górzystych. Ponieważ silnik nawet na wolnych obrotach zużywa zawsze pewną ilość benzyny, przeto oszczędności na materjałach pędnych są nieco mniejsze i wynoszą 15 i 25 proc. Oszczędności te nie są jednak oszczędnościami na pół teoretycznemi, jak reklamowane oszczędności przez nibyto lepsze świece itp., lecz są oszczędnościami najbardziej realnemi, bo oszczędnościami na pracy, wymaganej od silnika.

Już sama kwestja ekonomji samochodu jest dość poważna, aby „wolnemu biegowi“ szybko utorować drogę do powszechnego zastosowania, niemało przyczyni się jednak do tego i druga okoliczność, która okazała się w praktyce: wolny bieg ułatwia niesłychanie przełączanie biegów. Objaśnią nam to następne ryciny. Na rycinie 3-ciej widzimy układ skrzynki biegów bez wolnego biegu. Tarcza sprzęgła jest wyłączona i oś sprzęgła jest temsamem wolna od napędu, również jest wolny od napędu wał pomocniczy z kołami zębatemi. Natomiast koło zębate, mające być włączone, jest pod pełnym naporem kół tylnych. W chwili, kiedy przesuwamy lewarek na lewo, koło zębate połączone tyiną osią łączy się z resztą przekładni w przeciągu jednej chwili musi nadać tarczy sprzęgła obroty, odpowiadające szybkości wału kardanowego; wskutek tego bardzo trudno jest uniknąć pewnego szarpnięcia i zgrzytu kół zębatych.

Niedogodność ta zostaje usuniętą przez zastosowanie „wolnego biegu“. Objaśni nam to rycina 4-ta. W chwili przełączania biegu, pod napędem jest jedynie wał motoru wraz z jedną połową sprzęgła i wał kardanowy, zakończony „wolnym biegiem“. Wolna od napędu jest druga połowa sprzęgła, wał pomocniczy z kołami zębatemi i koło zębate, połączone z „wolnym biegiem“. Jeżeli więc teraz przesuniemy lewarek na lewo, koła zębate danego biegu zachwycą bez najmniejszego szmeru i zgrzytnięcia. Urządzenie to ma tę jeszcze dogodność, że w wypadkach bardzo nagłych potrzeba tylko zamknąć gaz i przełączyć bieg, nie ruszając zupełnie sprzęgła. Przełączenie odbędzie się wtedy pod napędem jednostronnym, jak w naszych normalnych skrzynkach biegów.

„Wolny bieg“ stosuje już dziś kilka fabryk angielskich, coprawda nie jako „standard“, lecz narazie jako t. zw. „optional extra“, przyrząd wmontowany na życzenie za opłatą extra. Nie ulega jednak żadnej wątpliwości, że na rok przyszły pojawi się już jako „standard“ w samochodach firm bardziej postępowych.

S. F.

Walne Zebranie Automobilklubu Wielkopolskiego

(Dokończenie ze str. 3-ciej.)

Klub liczył w dniu 30. 9. 28 r. członków 442, w tem 7 nadzwyczajnych. W ciągu roku przystąpiło 115 nowych członków, a 4 członków zmarło. Tryptyków wydał klub 116 i 20 książek z przepustkami granicznemi oraz 97 międzynarodowych świadectw drogowych.

Wprowadzono dość poważne zmiany statutów.

Z Komitetu Klubu ustąpili pp. inż. radca Trampler, inż. Maćkowiak, Stanisław Brzeski i inż. Głowacki z Poznania oraz dr. Fryling z Bydgoszczy. W miejsce tychże wybrano ponownie: pp. radcę Tramplera i inż. Maćkowiaka oraz pp. Karłowskiego z Szelejewa, mec. Smolińskiego i Henryka Linkego z Poznania. Przy wnioskach uchwalono pełnomocnictwo dla Komitetu celem urządzenia wystawy samochodowej w roku 1929, oraz przyjęto wniosek Zarządu, uzupełniony przez zebranych, w sprawie Oddziału Bydgoskiego. Z wniosku tego zasługuje na podkreślenie, że Walne Zebranie całkowicie aprobuje stanowisko Zarządu i Komitetu Klubu i nadal podtrzymuje teren działalności Klubu na województwa Poznańskie i Pomorskie, wzywa zarazem Komitet do wytężonej akcji celem utrzymania w całości tychże terenów.

Po Walnem Zebraniu odbyło się konstytucyjne posiedzenie nowego Komitetu, na którem dokonano wyboru Zarządu. W skład Zarządu weszli pp. Stanisław hr. Łącki z Posadowa jako prezes, hr. Szołdrski z Żydowa, Stefan Głowiński i radca inż. Trampler z Poznania jako wiceprezesi. Na generalnego sekretarza został wybrany p. Linke Henryk, skarbnikiem p. mjr. Ogórkowski i prezesem Komisji Sportowej p. inż. Maćkowiak Wiktor.

Walne Zebranie zakończono bankietem na Białej Sali w Bazarze. Wśród zaproszonych gości zauważyliśmy konsula francuskiego p. Fiez-Vandal, dyr. Miejskiego Urzędu Policyjnego p. Mizgalskiego, komendanta Policji Państwowej p. dr. Haasa i innych. Na miłej pogawędce spędzono kilka godzin. Bankiet zakończono wspólną fotografją.

Komunikat Automobilklubu Wlkp.

Na posiedzeniach Zarządu i Komitetu w dniach 7 września i 10 października r. b. przyjęci zostali na członków pp.: Dr. Kurt Spornberger z Murowanej Gośliny; adw. Walter Mühring z Poznania, ul Sew. Mielżyńskiego 6; Jan Kurnatowski z Dusiny, p. Gostyń; Leonard Klafkowski z Poznania, pl. Wolności 14 a; Fryderyk Kotze z Chociczy, pow. Jarocin; Wilhelm Putzker z Bydgoszczy, Petersona nr. 12 a; firma Standard-Nobel Sp. Akc. z Warszawy, Al. Jerozolimskie 57; Stanisław Łomowski z Poznania, ul. Jasna 10; Adam Krysiewicz z Poznania, Św. Marcin 16-17; Amelja Podczaska z Poznania, Artyleryjska 6; Walter Wagner z Poznania, Przecznica 7; George C. Cook z Ujazdu pow. Grodzisk Pozn.; Tadeusz Adamczewski z Konarzewa p. Rawicz; Leonard Jaroszka z Poznania, Kraszewskiego 19; Teodor Czarnowski z Rudna, pow. Gniew; Detlof Winterfeld z Przebędowa, pow. Oborniki i Dora v. Heyden z Wąsowa, pow. Nowy Tomyśl.

Nowy klub w Bydgoszczy

W poniedziałek ub. tygodnia odbyło się w Bydgoszczy, w hotelu Lengninga, zebranie grupy członków oddziału bydgoskiego Automobilklubu Wielkopolski, którzy postanowili pod przewodnictwem dr. Frylinga utworzyć samodzielny automobilklub pod nazwą „Pomorski Automobilklub w Bydgoszczy“. Na zebraniu tem przyjęto statut nowopowstającej instytucji, poczem wybrano zarząd, w skład którego weszli panowie: dr. Fryling, A. O. Jende, mec. Śpikowski, J. Symczak, dyr. Jackowski, red. Teska, mjr. Koszko, Stadie, dyr. Bauer, Kühn, Wiese, Busse, Hozakowski — Toruń, Czarliński — Grudziądz, Prądzyński — Sępólno, Jahns — Inowrocław. Następnie dokonano wyboru kilku komisyj. Komisję balotującą wybrano w składzie następującym: pp. mjr. Meyer, Zamiara, Alvensleben, Buczyński, Szmidt i por. Matuszewski. Komisja rewizyjna pp.: dyr. Strzyżowski, Cz. Matecki i Stencel. Komisja sportowa pp.: Jende, mjr. Meyer, kpt. Wukiewicz, por. Matuszewski, panie: Busse i Behringowa. Na tem zebranie zakończono.

Umowa zbiorowa z szoferami

Ostatnie zebranie Związku Zawodowego Automobilistów w Poznaniu stało pod znakiem toczących się obecnie pertraktacyj o umowę zbiorową dla szoferów. Sprawę zareferował sekretarz p. Kaczmarek w sposób następujący:

Na skutek zabiegów Związku Zawodowego Automobilistów, zwołał był Zw. Właścicieli Dorożek Samochodowych konferencję na dzień 1. 10. 28, na której pracobiorcy wysunęli propozycję zawarcia umowy zbiorowej, określającej płacę na 25 zł. tygodn. i 15 proc. od wpływu; pracodawcy zaś wysunęli kontrpropozycję, wyrażającą się w stopie płacy: 25 zł. tygodniowo i 13 proc. Pomimo czterogodzinnych pertraktacyj do ugody nie doszło.

Zwrócono się wobec tego do Okręgowego Inspektoratu Pracy z prośbą o interwencję. Inspektor p. dr. Mroczkowski nie ograniczył się do uregulowania norm płacy między szoferami i właścicielami dorożek, a zainicjował zawarcie umowy zbiorowej między pracodawcami z jednej strony i szoferami wszystkich kategoryj (t. zn. zatrudnionemi zarówno w przemyśle przewozu osób, jak i prywatnie) z drugiej strony.

Na konferencji, która odbyła się w Inspektoracie Pracy, w dniu 16 października rb. osiągnięto nieobowiązujące chwilowo jeszcze porozumienie z Okr. Związkiem Pracodawców, określając wysokość płacy szoferów na 280 zł. wzgl. 197 zł. miesięcznie przy 200-godzinnym miesiącu pracy (t. zn. 8-godzinnym dniu). Podpisanie umowy nie mogło nastąpić z powodu braku pełnomocnictw przedstawiciela Okr. Zw. Pracodawców, nastąpi zaś w najbliższych dniach.

Co się zaś tyczy umowy w przemyśle dorożkarskim, strony zmodyfikowały swe propozycje w tym sensie, że pracodawcy ofiarowali 30 zł. tygodniowo i 12 proc. od obrotu, pracobiorcy zaś żądali 40 zł. i 10 proc. Inspektor Pracy zaproponował 32 zł tygodniowo i 14 proc. Na tę propozycję, która zyskała aprobatę pracobiorców, pracodawcy odpowiedzą w najbliższym czasie.

W toku dyskusji, którą wszczęto po wysłuchaniu powyższego referatu, uznano zgodnie instytucję umowy zbiorowej, ugodowo zalegalizowanej, za cenną zdobycz. Dały się również słyszeć głosy, słusznie żalące się na przepracowanie szoferów taksówek, zmuszonych nieraz do pracy ponadgodzinowej, przekraczającej zdolność fizyczną. Również ostro wypowiedziano się przeciwko zezwalaniu młodocianym (poniżej 21 lat) i nowicjuszom (bez 1-rocznej praktyki) na kierowanie dorożkami samochodowemi. Zebrani zaprotestowali przeciwko zamiarowi zaliczenia ich w poczet służby domowej i postanowili zwrócić się do Ministerstwa Pracy z wnioskiem o określenie charakteru pracy szoferskiej.

Reasumując można stwierdzić, że pertraktacje o zawarcie umowy zbiorowej stworzyły sposobność do wyrażenia szeregu postulatów i do uregulowania niejednej boleśnie przez szoferów odczuwanej kwestji.

Na koniec wspomnieć również należy o projekcie, który się wyłonił na zebraniu Zw. Zaw., a pragnie wpłynąć na podniesienie poziomu etyki zawodowej wśród szoferów taksówkowych. Oto Związek Zawodowy miał by uzyskać zgodę właścicieli dorożek samochodowych na to, aby przyjmowali tylko szoferów zrzeszonych, za których ich organizacja może przyjąć odpowiedzialność moralną. Projekt ten jest nowym dowodem dbałości Związku Zawodowego o dobrą reputację szoferów poznańskich. *K—j.*

O karność ruchu w Warszawie

Prasa stołeczna, zaniepokojona zastraszającym wzrostem ilości wypadków ulicznych, co do których wrzesień i pierwsza połowa października osiągnęły rekord na ten rok, zwraca się do władz, aby położyły kres złemu, którego przyczynę upatruje się w braku dozoru policji, powodującym w konsekwencji zmniejszenie się karności ruchu; szoferzy jeżdżą wskutek tego, pewni bezkarności, nieprzepisowo, przekraczają szybkość maksymalną, przejeżdżają zbyt prędko na przystankach tramwajowych, gdzie zobowiązani są do jechania tuż przy chodniku z szybkością 6 km na godzinę, a w razie większej ilości osób do zatrzymania się i t. d., lekceważą wszelkie przepisy, powodując coraz więcej katastrof.

Pisma stwierdzają, że posterunki są niemal bezsilne, mogą bowiem jedynie zanotować numer jadącego nieprzepisowo pojazdu, co przy ogromnym ruchu stolicy jest utrudnione.

Zaradzić tu mogą lotne patrole policyjne na motocyklach, mogą one bowiem, jadąc za samochodem, stwierdzić jego szybkość, nieprzepisową jazdę i dogonić każdej chwili dany pojazd.

Zostały one swego czasu w istocie wprowadzone, nie mogą jednak podołać swemu zadaniu, gdyż 2 motocykle na tak wielkie miasto nie wystarczają.

Przeciążone wskutek swej małej liczby pracą, zniszczyły się one bardzo szybko, musiano je oddać do remontu, który, niewiadomo dlaczego, trwał całe 6 tygodni.

W najbliższym czasie warszawska policja ruchu kołowego ma otrzymać jeszcze 4 motocykle; i ta liczba jest jednak za mała. Na miasto tak wielkie i o tak dużym ruchu potrzeba minimalnie 20 motocykli policyjnych.

Nie poprzestając na roztaczaniu kontroli nad pojazdami, winno się też zabrać do przechodniów, którzy często sami są przyczyną wypadków, gdyż nie umieją się rozważnie zachować na ulicy. — Dlatego też w ciągu listopada policja warszawska przeprowadzi „tydzień nauki chodzenia po ulicy". *R.*

Ulica „o ruchu jednostronnym" czy „ulica jednotorowa"?

Są to dwa określenia, używane przez władze; w Warszawie „ulica o ruchu jednostronnym", w Poznaniu „ulica jednotorowa". Które z nich jest lepsze?

Otóż, stwierdzić należy, że żadne.

Określenie warszawskie jest zbyt rozwlekłe i niezupełnie wyraża znaczenie; poznańskie jest wprawdzie zwięźlejsze, ale jeszcze mniej logiczne. „Jednotorowa" oznacza dokładnie ulicę tak wąską, że tylko jeden pojazd, jeden ich szereg, jeden pas poruszać się może. Każda więc ulica „jednotorowa" musi być ulicą „o ruchu jednostronnym", (inaczej nie można sobie na niej wyrazić ruchu kołowego), ale nie każda, „o ruchu jednostronnym" jest „jednotorową".

Istnieją przecież w New Yorku i in. miastach amerykańskich ulice „o ruchu jednostronnym", tak szerokie, że jechać obok siebie mogą pięć lub sześć pojazdów, są to więc ulice o sześciu pasach czyli torach. Tak samo jest i w Paryżu, a i w Poznaniu chociażby taka n. p. „jednotorowa" ulica Jezuicka daje miejsce na trzy pojazdy obok siebie, tylko, że posuwać się one winny wszystkie w *jednym kierunku.*

I tu leży tajemnica. Wyrażenie na to pojęcie brzmieć winno po polsku: ulica *„jednokierunkowa";* wtedy będzie ono logiczne i zwięzłe, oddawać będzie zupełnie jasno zawarte w niem znaczenie. Określenie to używane zresztą było przez polskie pisma fachowe (n. p. Auto) jeszcze przed wprowadzeniem obecnych terminów urzędowych.

Błędne i niezupełnie zadowalające te wyrażenia urzędowe powstały przez mechaniczne, zbyt dosłowne przetłumaczenie nazw obcych (Warszawa wzorowała się na francuskiem „rue à sens unic", Poznań na niemieckiem „Einbahnstrasse", przyczem nie uwzględniono w obu wypadkach, że „sens" i „Bahn" ma tu wyraźne znaczenie, określające kierunek), bez wniknięcia w istotną treść słowa.

Dlatego określenie to winno brzmieć jednolicie dla całej Polski „ulica jednokierunkowa", gdyż jasno i logicznie oddaje ono treść słowa. *R.*

Taksówki — zawodowym szoferom!

We wszystkich prawie branżach — pracownik posiada właściwe dla danej gałęzi wytwórczości formy usamodzielnienia się, stanowiącego ideał i wymarzony kres pracy najemnej.

Tak n. p. w zawodzie szoferskim może szofer, uciuławszy sobie nieco gotówki, usamodzielnić się bądź to przez otworzenie garażu, warsztatu naprawy lub też przez nabycie samochodu i użycie go jako dorożki.

Niejeden starszy, wykwalifikowany szofer nosił się z myślą przekształcenia się w „przemysłowca dorożkarskiego" i odkładał grosz do grosza, by kiedyś ziścić ten swój zamiar. Niestety nie zawsze mu się to udawało. Ilość bowiem licencyj na wykonywanie tego przemysłu jest ograniczona; mimo to licencje, w myśl zasady wolności procederu, zawartej w polskiej ustawie przemysłowej, dostają się często do rąk niepowołanych. Licencje na posiadanie dorożek samochodowych posiada moc ludzi, nie mających nic wspólnego z zawodem szoferskim. Wiemy n. p. o tem, że w Poznaniu właścicielami taksówek są liczni urzędnicy, żony oficerów i kupcy.

Oczywiście nie można wymagać od władzy administracyjnej, aby ukrócała wolność procederową, ustanowioną w konstytucji i w ordynacji przemysłowej, jednak nie ulega wątpliwości, że słusznem byłoby postępowanie kompetentnych czynników, w których władzy dyskrecjonalnej leży licencjonowanie, wyrażające się w uwzględnianiu przed wszystkiemi innemi wniosków składanych przez fachowych automobilistów. Postępowanie takie wyrażałoby troskę niestylko o socjalną sprawiedliwość lecz również o bezpieczeństwo publiczne i celowość działalności przemysłowej. *K—j.*

Nie skutkiem defektu kierownicy

Katastrofa samochodowa pomiędzy Murowaną Gośliną a Rogoźnem (w pobliżu Trojanowa), w czasie której w dniu 12 października r. b. odniósł ciężkie rany p. Stanisław Szczepański z Bydgoszczy, oraz lżejsze szofer Kazimierz Dończyk, jak się obecnie dowiadujemy, nie była spowodowana defektem kierownicy w samochodzie PZ. 40 937, marki „Adler". Właściciel samochodu p. Edmund Suwalski stwierdza pisemnie, o czem dowiadujemy się za pośrednictwem firmy „E. Stadie-Automobile", w Bydgoszczy, że według jego zdania wypadek zaszedł nie skutkiem defektu kierownicy, lecz skutkiem nieostrożności szofera.

„Według mego zdania — pisze pan Suwalski — wypadek został spowodowany przez nieostrożność mego szofera, który na lekkim zakręcie szosy lewemi kołami wjechał na rozmiękłą latówkę, a usiłując wyprowadzić wóz na twardą szosę, spowodował zarzucenie samochodu. W każdym bądź razie przy zarzuceniu stracił panowanie nad maszyną, przyczem samochód niespodzianie wpadł na przydrożne drzewo".

Podając w interesie prawdy powyższe do wiadomości, zaznaczamy zarazem, że nieścisłość naszej pierwotnej notatki na str. 13-tej w nr. 3 naszego pisma, spowodowana była mylnem doniesieniem z protokółu o wypadku.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

Sprawa tryptyków

Automobilklub Polski w Warszawie występuje do Min. Skarbu z obszernym memorjałem, domagającym się ułatwień w sprawie tryptyków automobilowych, umożliwiających automobilistom polskim wyjazdy zagranicę, a obcym przyjeżdżanie do Polski. Utrudnienia, stawiane okazicielom tryptyków, są tak wielkie, iż Automobilklub Polski, uprawniony do wystawiania ich, zamierza wstrzymać ich wydawanie. *R.*

Postój nocny taksówek

W Poznaniu utarło się mniemanie pośród szoferów taks samochodowych, że w porze nocnej dozwolony jest postój przed lokalami publicznemi, czynnemi do późnej godziny, a więc przed teatrami, dancingami, lokalami balowemi, odczytowemi itd. Postój taks oczekujących w nocy na klientów, opuszczających tego rodzaju lokale, wszedł już poniekąd w zwyczaj.

Zwyczaj ten jednak nie został zaaprobowany przez władzę policyjną, która nakłada na szoferów, stacjonujących n. p. przed dancingami, kary porządkowe.

Wyłania się przeto pytanie, czy postępowanie policji jest w tym wypadku uzasadnione względem na celowość zarządzenia.

Sądzimy, że nie. Życie nocne ogniskuje się w kilku nielicznych punktach w pobliżu hoteli i lokali nocnych. Z drugiej strony taksy znajdują w normalnych miejscach pełne zatrudnienie, jak za dnia. Stąd wystarczy, zdaniem naszem, jeśli zamiast kilkunastu zatrzyma się na zwykłem miejscu postojowem kilka taksówek, reszta zaś da się przyciągnąć przez wspomniane magnesy życia nocnego; — stacjonujące przed dancingami, taksówki również nie będą przeszkodą w ruchu, ruch bowiem nocą zamiera.

A więc, czy nie lepiej pójść publiczności na rękę i zezwolić na postój w miejscach w nocy ożywionych, niż wymagać, aby n. p. z Piekar koniecznie podejmowano przechadzki na Plac Wolności względnie do ulicy Franciszka Ratajczaka — do najbliższego, lecz jakże odległego, miejsca postoju? *T. K—j.*

Autobusy Warszawa — Kraków

Jak się dowiadujemy, jedno z przedsiębiorstw samochodowych czyni starania o uzyskanie koncesji na puszczenie w ruch autobusów restauracyjnych na linji Warszawa — Kraków. Linja ta uruchomiona ma być z początkiem maja przyszłego roku, a podróż w jedną stronę trwałaby około 7 godzin. Podczas jazdy podawane byłyby ciepłe potrawy „à la fourchette“.

Autobusy takie mają, jak wiadomo, szerokie zastosowanie w U. S. A. (linja Los Angeles — San Francisko i wiele in.), w Anglji natomiast są niemal nieznane i zastąpione przez rozpowszechniające się tam „sleeping-buses“ (autobusy sypialne). *R.*

Tajemnica przystanku tramwajowego

O ile nam wiadomo, istnieje przepis nakazujący zwolnienie szybkości samochodu przy przystanku tramwajowym podczas postoju tramwaju, tak, aby nie narazić bezpieczeństwa publicznego.

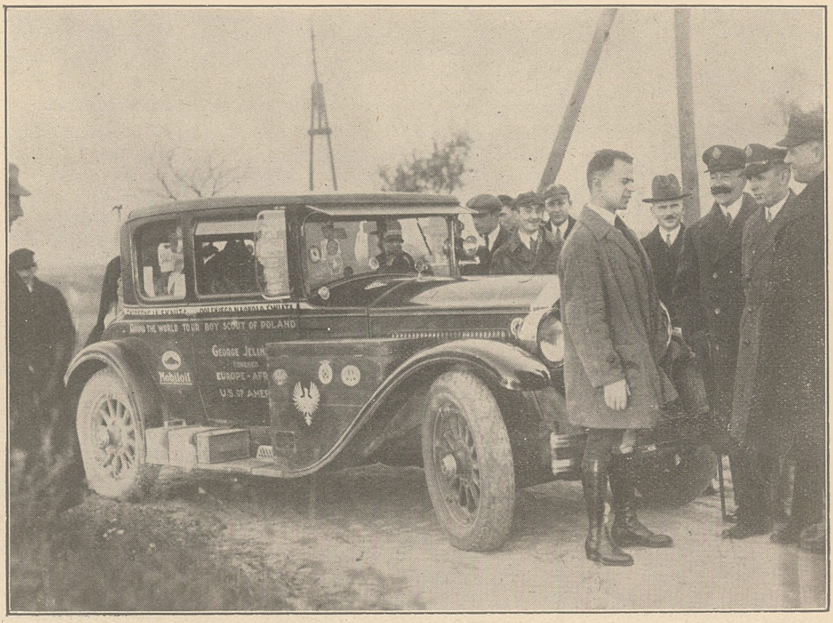
Tymczasem zdarzają się wypadki ukarania automobilistów, mijających w powolnem tempie tramwaj, który wprawdzie stoi jeszcze na przystanku, lecz już po ukończonym kontredansie wsiadających i wysiadających.

Czy nie byłoby rzeczą wskazaną trzymanie się litery i ducha wspomnianego na wstępie przepisu? Poco niepotrzebnie wstrzymywać ruch samochodu i uzależniać go od nonszalacji tramwajarza, który zapomniał dać sygnału odjazdu? Wprawdzie chodzi tutaj tylko o sekundy, lecz i one mają swą cenę w naszych czasach ... *T. K—j.*

Kary na szoferów

Komisarjat Rządu na m. st. Warszawę ukarał w ostatnich tygodniach ogółem przeszło 50 szoferów dorożek samochodowych odebraniem im praw jazdy na stałe albo na przeciąg od 3 miesięcy do roku za przekroczenia przeważnie w rodzaju: spowodowanie nieszczęśliwych wypadków, kierowania w stanie nietrzeźwym, za nieostrożną jazdę, za przejeżdżanie z wielką szybkością na przystankach tramwajowych, za prowadzenie taksówek bez pozwolenia dorożkarskiego.

Powrót dzielnego harcerza



Po blisko 3-letniej podróży samochodem przez Polskę, Czechosłowację, Austrję, Węgry, Włochy, Półn. Afrykę, Stany Zjednoczone, Kanadę, Meksyk, Japonję, Chiny, Indje, Francję, Belgję i Niemcy, powrócił w dniu 30 października r. b. do ojczyzny harcerz polski p. Jerzy Jeliński. Na spotkanie p. Jelińskiego, jadącego z Berlina, wyjechała delegacja Automobilklubu Wielkopolskiego z wiceprezesem p. Głowińskiem i sekretarzem gen. p. Linkem na czele, spotykając p. Jelińskiego na szosie do Pniew, pod Tarnowem Podgórnym. Po serdecznem powitaniu odbył się wjazd do Poznania, gdzie p. Jeliński bawił jako gość Automobilklubu Wielkopolskiego. Sensację wywołał w mieście samochód p. Jelińskiego „Buick“, który poza godłem Państwa Polskiego — Białym Orlem — posiada oznaki 27-miu klubów automobilowych, które przyjęły go na swego członka. Po trzydniowym pobycie w Poznaniu p. Jeliński udał się przez Toruń do Warszawy, kończąc tam swą podróż naokoło świata. Pan Jeliński przebył ogółem 77 000 km, z czego 60 000 km na „Fordzie“, a resztę na „Buicku“. W środę, dnia 31 października, odbyło się na cześć p. Jelińskiego zebranie towarzyskie w lokalach Automobilklubu Wlkp., w czasie którego dzielnemu podróżnikowi wręczono odznakę Klubu. Nasza rycina: Powitanie p. Jelińskiego pod Tarnowem Podgórnym. Pan Jeliński dziękuje za serdeczne przyjęcie. Od lewej ku prawej: p. Jerzy Jeliński; p. Broniarz, sekretarz A. W.; p. Bielajew; p. Linke, sekretarz gen. A. W.; p. Głowiński, wiceprezes A. W.

Fot. „Samochód“

Konkurs awionetek w Warszawie



W poniedziałek, dnia 29 b. m. rozpoczął się w Warszawie konkurs awionetek. Z konkursu, który potrwa kilka dni, podamy obszerne sprawozdanie w następnych numerach „Samochodu“. Na rycinie: Grupa awionetek przed hangarem.

Photo-Plat.

Quo vadis?

Przepisy o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, a mianowicie: rozporządzenie ministerjalne z dnia 27 stycznia 1928 r. i rozporządzenie p. Wojewody Poznańskiego z dnia 21 lutego 1928 r. nakładają na kierowców pojazdów mechanicznych obowiązek dawania znaku sygnałem dźwiękowym oraz ruchem ręki, lub za pomocą specjalnego przyrządu o zamierzonej *zmianie kierunku* jazdy. Odnośne przepisy jednakże nie mówią nic o tem, aby kierowca miał obowiązek wskazywania „na wprost“.

Otóż liczne wypadki ukarania szoferów, nie wskazujących kierunku jazdy na wprost — świadczą o tem, że władze wykonawcze wymagają rzeczy nie przewidzianych przepisami prawnemi.

Miejski Urząd Policyjny sprawiłby automobilistom prawdziwą przyjemność, pouczając podwładne organa, że jeśli ktoś nie jedzie ani w lewo, ani w prawo, to prawdopodobnie chce jechać prosto *T. K—j.*

Wskutek nieuwagi

Przechodząca ulicą Twardą w Warszawie kobieta dostała się wskutek własnej nieuwagi pod koła przejeżdżającej taksówki, mimo wysiłków kierowcy, który, chcąc uniknąć katastrofy, skręcił gwałtownie w bok, i została silnie poturbowana.

Przerażony szofer, bojąc się odpowiedzialności, zwiększył szybkość i usiłował umknąć, przy wymijaniu wozu wpadł jednak na chodnik, rozbijając auto o mur domu.

Komasacja przemysłowa w Ameryce

W amerykańskim przemyśle samochodowym daje się zauważyć dążenie do połączenia poszczególnych wielkich fabryk samochodowych, celem uzgodnienia organizacji sprzedaży i obniżenia kosztów handlowych przez powiększenie produkcji i t. d. Ostatnio powstała nowa kombinacja tego rodzaju przez fuzję Studebaker Corporation z Pierce Arrow Motor Car Co. o kapitale 200 miljonów dolarów. Studebaker produkuje rocznie przeszło 130 tysięcy wozów klasy średniej i tańszej. Pierce Arrow Motor Company wyrabia 15 tysięcy samochodów typu luksusowego, tak że przez połączenie obydwóch wytwórni Studebaker uzupełnia swą produkcję dotychczasowych modeli bardzo dodatnio. Dotychczas powstałe koncerny automobilowe w Ameryce rozporządzają wprost olbrzymiemi kapitałami. Na pierwszym miejscu znajduje się, jak wiadomo, General Motors Corporation z aktywami w wysokości 1 100 miljonów dolarów, na drugim Ford Motor Co. o kapitale około 750 milj. dol., później następuje niedawno powstała Spółka Chrysler Dodge z kapitałem 250 milj. dol., a na czwartem miejscu wyżej wspomniana Studebaker Corporation i Pierce Arrow Motor Car Co.

Eksport General Motors

A. C. Sloan, prezes General Motors Corporation, wyjeżdżając na miesięczną inspekcję montażowych fabryk w Europie, oświadczył m. in., że eksport samochodów osobowych i ciężarowych General Motors wyniesie w tym roku 290 000 sztuk, wartości 265 000 000 dolarów.

Sprzedaż detaliczna wozów General Motors wykazuje 26% zwyżki w porównaniu z rokiem ubiegłym.

Piloci dla samochodów w Berlinie

„Allgemeiner Deutscher Automobil Club" zaprowadził w Berlinie obsługę turystów-automobilistów, przeznaczając do ich dyspozycji specjalnie wyszkolonych przewodników. Zorganizowanie tego rodzaju obsługi stało się rzeczą konieczną ze względu na zwiększającą się z każdym rokiem liczbę przybywających do Niemiec automobilistów cudzoziemców. Przewodnicy towarzyszą turystom podczas wycieczek i dają odpowiednie wyjaśnienia.

Niemcy ciągną duże zyski z turystyki automobilowej. Te same możliwości ma Polska, lecz nie może ich wykorzystać ze względu na zły stan dróg.

Naprawa dróg we Włoszech

Problem naprawy dróg we Włoszech Mussolini postanowił rozwiązać, jak wszystko od jednego zamachu. Począwszy od 1. b. m. armja, złożona z 10 000 robotników, przystąpiła do pracy, ażeby w pierwszym etapie wykonać reparację pierwszych 1 600 kilometrów szos, prowadzących do Rzymu i do granic państw sąsiednich. W tym samym czasie rozpoczynają się roboty przy budowie wielkiej „autostrady", która przebiegać będzie przez całą długość Alp, od Turynu do Trjestu.

Drogi a żywotność samochodów

American Road Builders'Association (Amerykańskie T-wo Konstruktorów Drogowych) stwierdziło, że przeciętna długość życia wozów motorowych wzrosła o 14 procent. Jest to rezultat polepszenia stanu dróg.

W roku 1927 poszło na szmelc 1 825 581 samochodów, co stanowi 12,05% zarejestrowanych wozów. Jeśli stosunek ten utrzyma się, to wszystkie samochody, będące obecnie w życiu, zostaną zastąpione nowemi w ciągu 8 lat i 3 miesięcy. Przeciętna długość życia samochodu została ustalona na lat 7.

Krótkie lecz ciekawe

Najdłuższą bitą drogą na świecie jest droga w Stanach Zjednoczonych, zwana Pacific Highway, która idzie od Vancouver'u, Kanada, wzdłuż wybrzeża Oceanu Spokojnego do granicy meksykańskiej. Droga ta liczy 1 476 mil.

* * *

Liczba zamkniętych samochodów (sedanów) w roku 1915 wynosiła w Stanach Zjednoczonych niewiele więcej ponad 10 proc. W roku 1927 zamknięte wozy w Stanach Zjednoczonych wynosiły 82 proc.

* * *

Najbardziej wzniesiona nad poziom morza droga samochodowa znajduje się w Kolorado. Wzniesienie jej wynosi 14 109 stóp.

* * *

W Kanadzie ogólna liczba samochodów osobowych i ciężarowych wynosi 939 478.

* * *

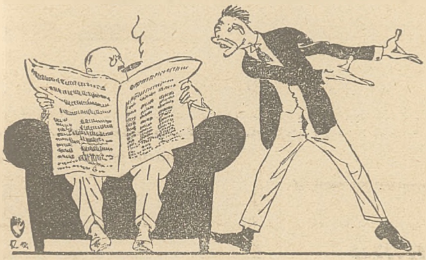
Studja, prowadzone nad wypadkami samochodowemi w Chicago, dają ciekawy materjał. Ustalono, że zmęczenie jest główną przyczyną, powodującą wypadki samochodowe i dlatego należy zmuszać kierowców do ostrożnej jazdy.

* * *

Ilość mieszkańców na całym świecie wynosi w przybliżeniu 1 900 000 000 głów. A ponieważ wszystkich samochodów na świecie jest w użyciu 29 700 000, przeto jeden samochód wypada na 64 osoby.

HUMOR

Spokój przedewszystkiem



— Panie szefie! Przed chwilą pańska żona uciekła z szoferem i samochodem.

— No i czego pan tak krzyczy? Przecież samochód jest ubezpieczony.

Zastępstwo samochodów

Kugielszwanc spotyka Pipmana.

— Uj, jak ja tobie dawno nie widziałem! Co z tobą jest?

— Nu, co ma bycz? Ja robię teraz w zastępstwo samochodów!

— Uj! to ty będziesz myljoner! A ile samochodów już sprzedałeś?

— Ja wcale samochodów nie sprzedaję!

— Jakto? Przecież mówisz, co zrobisz w zastępstwo... jaką fyrme ty zastępujesz?

— Ja wcale nie zastępuje żadne fyrme.

— No to, co robisz?

— Ja zastępuje droge samochodżażom, uj to ich tak ślak trafia!

Z wojny małżeńskiej

Od szeregu dni żona „obrabia" męża, aby kupił samochód. Pewnego dnia, po bezskutecznych namowach skarży się.

— Ach, dlaczegoż nie urodziłam się mężczyzną?

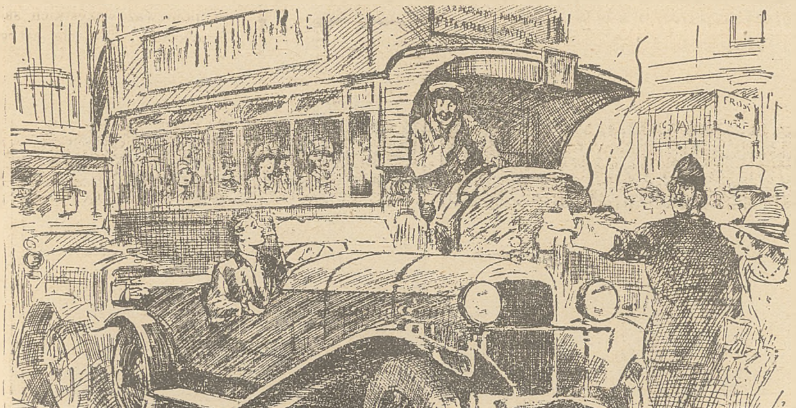
— Dziękuj Bogu, — odpowiada mąż, — że nie jesteś mężczyzną. Mogłabyś łatwo dostać również nieznośną żonę, jak ja.

Fałszywa sytuacja



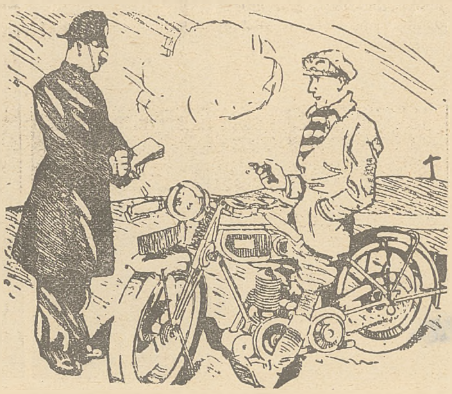
— Hej panie, niech się pan tam nie ukrywa. To jest całkiem bezcelowe. — No, już! Wylaź pan podać personalja.

Szczyt szybkości



Szofer autobusu (z podziwem): — Ho, ho, ładna maszyna! Taka to śmiało zrobi pół godziny w 25 minut.

Też dyplom



Policjant: — Muszę pana zapisać. Pan jechał ponad 100 kilometrów na godzinę.

Motocyklista: — Co pan mówi! Sto kilometrów na godzinę? Czy może mi pan to potwierdzić na piśmie?

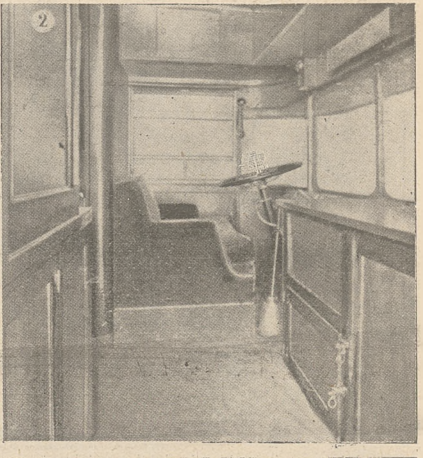
— A to na co?

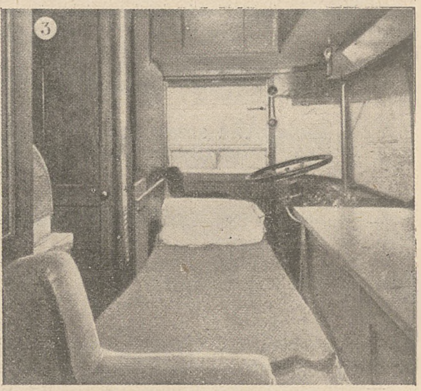
— A, to dla kolegów z klubu, bo tam mi nikt nie chce wierzyć, że wogóle zdolam tak szybko jechać.

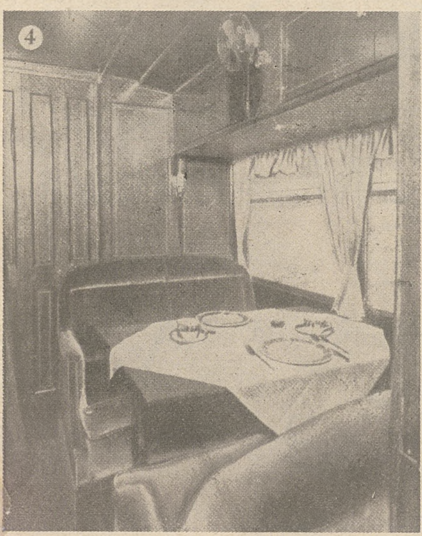
— To nie moja rzecz, ale dostanie pan przecież nakaz karny. Ten chyba starczy za dyplom.

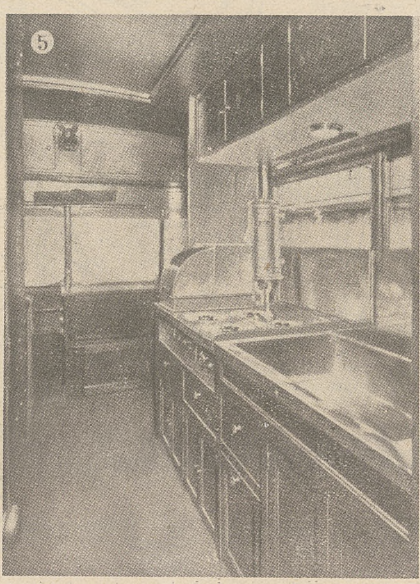
Samochód jako mieszkanie

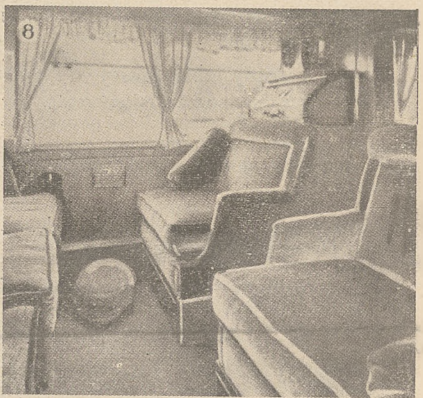


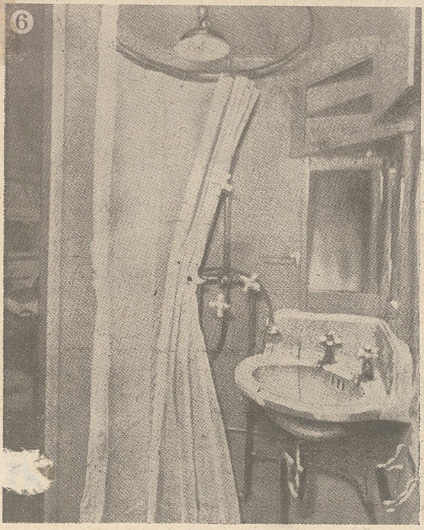


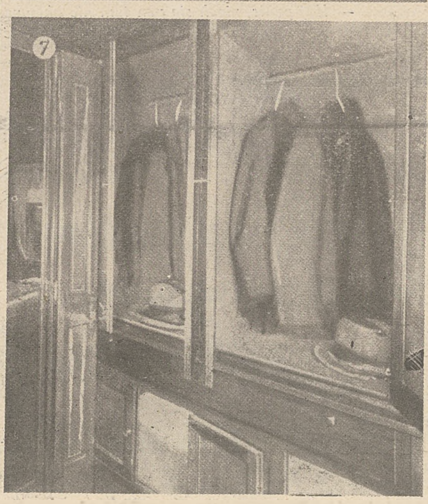


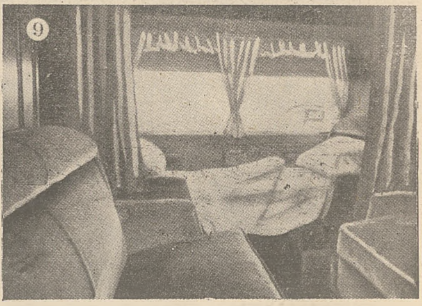












1) Samochód mieszkalny, zbudowany w Cleveland dla jednego z krezusów amerykańskich; szybkość maksymalna 100 km. na godz. 2) Kabina kierowcy we dnie i 3) w nocy. 4) „Sala" jadalna. 5) Kuchnia, urządzona całkowicie „modern". 6) Gabinet z umywalnią. 7) Garderoba i ubieralnia. 8) i 9) Apartament główny we dnie i w nocy. Samochód jest tak zbudowany, że można się w nim swobodnie poruszać, nie schylając głowy.

Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,25 zł, kwartalnie 3,63 zł. Ogłoszenia w tekście 5-łamowy milimetr 25 groszy. Miejsce na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. — Naczelny i odpowiedzialny redaktor Zdzisław Marynowski. — Redakcja i administracja: Poznań, św. Marcin 70. — Telefony 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Czcionkami, drukiem i nakładem Tow. Akc. Drukarnia Polska w Poznaniu.